TREŚC:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 5 lipca 1935 r. | NR. 19

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Światowy handel zagraniczny i udział w nim Polski

I.

W poszukiwaniu źródeł kryzysu światowego ekonomiści nie doszli do wspólnej platformy. Tak wiele przyczyn złożyło się na powstanie i pogłębienie kryzysu, że postawienie generalnej djagnozy nie jest możliwe.

Od lat kilku jesteśmy świadkami kryzysu przeżywanego w tak ostrej formie, nietylko przez Polskę, lecz i przez świat cały.

Nie będziemy rozważali wszystkich teoryj kryzysowych, możemy jednak stwierdzić, że jednem ze źródeł kryzysu jest nadprodukcja artykułów spożywczych i technicznych, z drugiej strony zmniejszyła się konsumcja tychże, ze względu na ogólne zubożenie powojenne. Do tego doszły nienormalne stosunki walutowe w niektórych krajach oraz utrudniony stan rozrachunków pomiędzy państwami z tytułu regulowania długów.

Elementy powyższe niewątpliwie miały dominujący wpływ na powstanie kryzysu. W miarę, gdy kryzys w ostrzejszej formie zaczął się przejawiać w poszczególnych państwach, rządy uważały za konieczne stawiać mu czoło. Jednym ze sposobów obrony, uznanym kolejno przez wszystkie państwa, jest ograniczenie handlu zagranicznego w przywozie do danego kraju i chęć wzmożenia własnego eksportu wszelkiemi sposobami. — Zagadnienie dodatniego bilansu handlowego stało się zagadnieniem pierwszej wagi. Jeżeli niektóre państwa z powodu swej struktury gospodarczej nie były w stanie osiągnąć aktywności bilansu handlowego, względnie jego równowagi, starały się jaknajbardziej zmniejszyć ujemne saldo bilansu handlowego, pomniejszając w ten sposób zobowiązania wobec zagranicy z tytułu obrotu towarowego.

Obronę bilansu handlowego zastosowały państwa europejskie i pozaeuropejskie, nieomal jednocześnie, w każdym bądź razie w okresie stosunkowo krótkim. Wznoszone zostały coraz wyższe barjery celne, uniemożliwiające lub utrudniające penetrację artykułów obcych na rynek wewnętrzny.

Dzięki tym obostrzeniom celnym międzynarodowy obrót towarowy został w silnym stopniu skomprymowany. Niema takiego państwa na żadnym z kontynentów, w któremby się nie zmniejszył przywóz — wywóz.

Skurczenie się handlu międzynarodowego obrazują dosadnie liczby. Jeżeli przyjmiemy wartość obrotu towarowego świata w roku 1929 za 100, to w roku 1934 wynosi on zaledwie 34.

Handel zagraniczny, jako element podstawowy kontaktu międzynarodowego, przedstawia zagadnienie ekonomiczne niezwykle interesująco. To też artykuł niniejszy ma na celu w zakresie, na który pozwalają jego ramy, zobrazować handel zagraniczny wszystkich kontynentów z uwzględnieniem wszystkich prawie państw Europy i ważniejszych krajów pozaeuropejskich.

Przejdźmy do zbadania handlu zagranicznego poszczególnych kontynentów i państw na odcinku ostatnich lat sześciu.

W tym celu skonstruowana została tablica 1. źródłem danych liczbowych, do której jest Mothly Bulletin of Statistics — wydawany przez Ligę Narodów w Genewie.

Tabl. 1. Światowy handel zagraniczny

w miljardach złotych **1929—1934**

Przywóz						Państwa	Wywóz					
1929	1930	1931	1932	1933	1934		1929	1930	1931	1932	1933	1934
317,4	**259,4**	**185,5**	**124,6**	**111,4**	**107,1**	**Świat ogółem**	**294,5**	**236,2**	**168,7**	**114,8**	**164,7**	**101,3**
173,1	147,0	109,1	**72,6**	**65,6**	**63,0**	Europa ogółem	139,6	119,3	**87,0**	**56,1**	**50,9**	**48,3**
0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	w tem: Albanja	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
48,2	41,5	32,0	20,3	18,5	18,3	Anglja	31,7	24,8	15,8	11,4	10,9	10,6
4,1	3,4	2,7	1,6	1,1	1,1	Austrja	2,7	2,3	1,6	0,9	0,8	0,8
8,8	7,7	5,9	4,0	3,7	3,4	Belgja	7,4	6,5	5,7	3,7	3,5	3,3
0,5	0,3	0,3	0,2	0,1	0,1	Bułgarja	0,4	0,4	0,4	0,2	0,2	0,2
5,3	4,1	3,1	2,0	1,5	1,4	Czechosłowacja	5,4	4,6	3,5	1,9	1,5	1,6
4,1	4,0	3,1	1,8	1,6	1,5	Danja	3,9	3,6	2,8	1,8	1,5	1,4
0,3	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	Estonja	0,3	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1
1,6	1,2	0,7	0,5	0,5	0,6	Finlandja	1,4	1,2	0,9	0,6	0,7	0,7
20,4	18,4	14,8	10,4	9,9	8,1	Francja	17,5	15,0	10,6	6,9	6,5	6,2
1,5	1,2	1,0	0,6	0,4	0,4	Grecja	0,8	0,7	0,5	0,3	0,3	0,3
4,7	4,2	2,0	1,7	1,4	1,5	Hiszpanja	3,6	4,0	1,7	1,3	1,2	1,1
9,9	8,7	6,8	4,7	4,3	3,7	Holandja	7,1	6,2	4,7	3,0	2,6	2,6
2,6	2,4	2,0	1,3	1,0	1,0	Irlandja	2,0	1,9	1,5	0,8	0,6	0,5
0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	Islandja	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
1,2	1,1	0,8	0,4	0,3	0,4	Jugosławja	1,2	1,1	0,8	0,4	0,4	0,5
0,3	0,3	0,2	0,1	0,1	0,1	Litwa	0,3	0,3	0,2	0,2	0,1	0,1
0,6	0,5	0,3	0,1	0,2	0,2	Łotwa	0,5	0,4	0,3	0,2	0,1	0,1
28,6	22,1	14,3	9,9	8,9	9,3	Niemcy	28,6	25,6	20,4	12,2	10,4	8,7
2,5	2,5	1,9	1,1	1,0	1,0	Norwegja	1,8	1,6	1,0	0,9	0,8	0,8
3,1	*2,2*	*1,5*	*0,9*	*0,8*	*0,8*	*Polska*	*2,8*	*2,4*	*1,9*	*1,1*	*1,0*	*1,0*
1,0	1,0	0,6	0,5	0,5	0,5	Portugalja	0,4	0,4	0,3	0,2	0,2	0,2
1,6	1,2	0,8	0,6	0,6	0,7	Rumunja	1,5	1,5	1,2	0,9	0,8	0,7
4,6	4,3	3,8	3,0	2,7	2,4	Szwajcarja	3,6	3,0	2,3	1,3	1,4	1,4
4,3	4,0	3,2	1,9	1,7	1,8	Szwecja	4,4	3,7	2,5	1,6	1,6	1,8
1,1	0,6	0,5	0,4	0,3	0,3	Turcja	0,7	0,6	0,5	0,4	0,4	1,4
1,7	1,3	0,8	0,5	0,5	0,5	Węgry	1,6	1,4	0,9	0,5	0,6	0,6
10,2	8,1	5,4	3,8	3,5	3,5	Z. S. R. R.	7,1	5,7	4,7	3,1	2,8	2,4
4,0	4,9	5,1	3,2	1,6	1,1	Włochy	4,3	4,8	3,7	2,6	2,3	1,9
0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	Inne kraje	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
41,7	**32,3**	**23,6**	**17,0**	**15,3**	**15,2**	**Azja ogółem:**	**43,9**	**32,9**	**23,0**	**15,8**	**15,2**	**15,8**
5,9	4,5	3,9	2,9	2,5	1,9	w tem: Chiny	3,9	2,5	1,7	1,0	1,1	1,0
8,1	6,0	4,1	3,2	2,6	2,5	Indje Bryt.	10,4	8,1	5,0	3,2	3,2	3,0
4,0	3,2	2,1	1,4	1,2	1,1	Indje Holend.	5,3	4,2	2,7	2,0	1,7	1,9
8,9	6,6	5,3	3,5	3,4	3,6	Japonja	8,7	6,3	4,9	3,2	3,3	3,4
4,4	3,6	2,2	1,4	1,2	1,5	Malakka	4,6	3,3	1,9	1,2	1,3	1,7
17,8	**13,3**	**9,9**	**7,2**	**7,0**	**6,9**	**Afryka ogółem:**	**13,2**	**10,9**	**8,4**	**7,8**	**7,6**	**6,9**
2,0	2,0	1,7	1,4	1,4	1,4	w tem: Algier	1,4	1,5	1,2	1,3	1,3	1,2
2,4	2,0	1,3	0,8	0,8	0,8	Egipt	2,3	1,4	1,1	0,8	0,8	0,9
3,7	2,9	2,3	1,5	1,5	1,8	Zw. Połudn. Afr.	4,1	3,5	3,0	2,9	2,7	2,1
74,8	**55,7**	**35,2**	**22,1**	**19,5**	**18,4**	**Ameryka ogółem:**	**85,6**	**62,5**	**42,4**	**29,2**	**24,9**	**25,3**
11,6	9,0	5,4	3,4	2,5	2,8	w tem: Kanada	10,9	8,1	5,6	4,3	3,8	4,0
38,7	27,8	18,6	11,8	10,0	8,7	St. Zjednoczone	46,0	33,7	21,2	14,1	11,4	11,2
7,3	5,5	3,1	1,9	2,0	2,0	Argentyna	8,1	4,6	3,8	2,9	2,6	2,6
3,8	2,3	1,2	0,9	1,2	1,1	Brazylja	4,1	2,8	2,2	1,6	1,6	1,5
8,7	**6,2**	**2,7**	**2,5**	**2,4**	**2,6**	**Oceanja ogółem:**	**7,9**	**5,8**	**4,2**	**3,5**	**3,8**	**3,3**
6,3	4,0	1,6	1,7	1,7	1,8	w tem: Australja	5,3	3,7	2,7	2,3	2,7	2,1
2,1	1,8	0,9	0,7	0,6	0,7	Nowa Zelandja	2,3	1,8	1,3	1,0	0,9	1,0



ŚWIATOWY HANDEL ZAGRANICZNY w 1934 r

PRZYWÓZ WYWÓZ

■ = 1 MILJARD ZŁ.

AFRYKA AZJA AMERYKA OCEANJA

W tablicy tej podany jest przywóz i wywóz wszystkich państw Europy i ważniejszych krajów pozaeuropejskich w miljardach złotych. (Dane wyrażone liczbą 0.0 oznaczają, że zjawisko istnieje, jednak w jednostkach mniejszych niż użyto w tablicy w danym wypadku mniej niż 50 miljonów złotych).

Liczby w tablicy tej zawarte, dają wyraź-

ny obraz handlu zagranicznego poszczególnych krajów i kontynentów. Należy jednak podkreślić, że mogą one zawierać pewne drobne nieścisłości, spowodowane warunkami technicznemi. Dane, publikowane przez Ligę Narodów oparte są na sprawozdaniach poszczególnych państw. W związku z różnorodnem ujmowaniem statystycznem handlu zagranicznego przez urzędy statystyczne państw, zachodzą pewne różnice mało uchwytne i trudne do skorygowania. Wyrazem tych niedokładności w tablicy 1 jest pierwsza rubryka „świat ogółem". Zdawałoby się, że suma przywozu do wszystkich państw winna być równa sumie wywozu ze wszystkich państw. W rzeczywistości tak jest, w liczbowem jednak ujęciu powstają różnice widoczne, dochodzące do 7—10%. W ogólnym jednak efekcie różnice te nie wpływają na całość obrazu i dla naszych rozważań liczby te w zupełności są przydatne.

Przejrzenie liczb dotyczących handlu poszczególnych państw, a zawartych w tablicy 1, pozostawiamy czytelnikom. Dla ułatwienia porównania handlu poszczególnych państw i kontynentów w roku 1934, pozwalamy sobie przytoczyć wykres pt.: „Światowy handel zagraniczny w r. 1934", dane liczbowe do którego zawiera tablica 1.

Tablica 1. ujmująca zjawisko handlu zagranicznego w liczbach bezwzględnych, nie daje możności porównań rozwoju względnie kurczenia się handlu poszczególnych państw na przestrzeni lat kilku. Z tablicy tej dopiero po pewnych obliczeniach można porównać, w jakim stopniu skurczył się handel zagraniczny Polski np. w stosunku do Anglji, Europy, Świata. Dla ułatwienia porównań podana jest tablica 2. — „Wskaźnik kurczenia się handlu światowego". W tablicy tej przyjęto, że przywóz i wywóz w r. 1929 w każdem z państw równał się 100. Dopiero przy ujęciu wskaźnikowem można porównanie czynić.

Z pośród państw Europy najbardziej się skurczył przywóz do Polski, Łotwy, Rosji. — Przywóz do tych państw wynosi zaledwie 26% przywozu w roku 1929, gdy przywóz do Europy skurczył się do 36%, a przywóz ogólnoświatowy do 34%. Widzimy więc, że Polska najbardziej ograniczyła swój przywóz.

O wiele lepiej przedstawia się sytuacja w wywozie. W porównaniu do roku 1929 wywóz z Polski zmalał do 35%. Bardziej niż w Polsce zmniejszył się eksport Włoch, Niemiec, Islandii, Irlandji, Hiszpanii, Grecji, Czechosłowacji, Austrji i Anglji. Nie stoimy tu na szarym końcu. — Skurczenie się eksportu Polski stoi na poziomie skurczenia się wywozu Europy — 35%, i prawie wwozu świata — 34%.

Jakiż udział przypada różnym państwom w handlu zagranicznym świata? Odpowiedź daje nam tablica 3 — „Udział poszczególnych państw w światowym obrocie towarowym".

Polska w światowym obrocie towarowym zajmuje bardzo skromne miejsce. W roku 1934 przywóz do Polski stanowi 0.7% przywozu światowego, gdy przywóz Niemiec jest 12-to krotnie większy, a przywóz do Anglji 24-ro krotnie większy. Wśród państw Bałtyckich Polska zajmuje trzecie miejsce po Szwecji i Danji. Również w wywozie Polska zajmuje niecały 1% przywozu światowego. Ustępując znacznie państwom zachodniej Europy, utrzymuje, jak i w przywozie, trzecie miejsce na Bałtyku.

Istotną miarą handlu zagranicznego jest wysokość obrotu na głowę ludności. Świadczy to o bogactwie danego państwa, jak i o aktywności w handlu międzynarodowym.

Tablica 4 w prawej swej części przedstawia nam obrót towarowy na głowę ludności w poszczególnych państwach. To samo zagadnienie w odniesieniu do roku 1934 przedstawia wykres „Handel zagraniczny na głowę ludności w r. 1934". Tablica 4 i wykres pozwalają nam wyciągnąć smutne wnioski. Handel zagraniczny na głowę w Polsce stoi na niesłychanie niskim poziomie. Zaledwie za 24 złote kupujemy, a za 30 złotych sprzedajemy zagranicy towarów na głowę ludności w Polsce. Świadczy to o naszem ubóstwie nader dobitnie. Poziom naszej konsumpcji na głowę i eksportu stoi najniżej w Europie (za wyjątkiem Bułgarji, Turcji i Rosji), znacznie niżej od państw Afryki i Ameryki. — przewyższamy jedynie Azję i to z wyjątkiem Japonji.

Pozostaje jeszcze do omówienia wynik handlu zagranicznego, jego efekt dla państw. Wynik handlu zagranicznego zmierzyć możemy bilansem handlowym, wyrażającym się różnicą między wartością przywozu i wywozu. Pomocną nam w tym względzie jest lewa część tablicy 4.

Z tablicy tej widzimy, że aktywność handlową mają Ameryka, Azja i Oceanja oraz prawie że aktywność — Afryka. Europa ma bilans handlowy wybitnie ujemny. Wynika to z tego, że kontynenty pozaeuropejskie są dostawcami surowców dla olbrzymiego przemysłu Europy, jakoteż dostarczają cenne artykuły kolonjalno - spożywcze. Wypływa to ze struktury gospodarczej większych państw Europy, które stale mają ujemny bilans handlowy. Bilans płatniczy tych państw jest tak skonstruowany, że ujemne saldo obrotu towar. jest całkowicie pokryte przez bilans usług. — Rozpatrując bilans płatniczy typowy dla państw Europy zachodniej, w pasywach znajdziemy należności za towary i wydatki na turystykę zagraniczną, w aktywach natomiast znajdą się takie pozycje, jak dochody z usług transportowych morskich, procenty z pożyczek zagranicznych, kapitałów inwestowanych zagranicą i t. p. Niektóre z państw jak np. Szwajcarja mają dodatnie saldo z turystyki, ujemne zaś z tytułu obrotu towarowego.

Tabl. 2. Wskaźnik kurczenia się handlu światowego

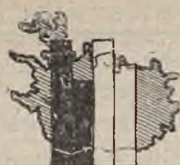
Podstawa — rok 1929 = 100 — 1929 — 1934

PRZYWÓZ 1929	1930	1931	1932	1933	1934	Państwa	WYWÓZ 1929	1930	1931	1932	1933	1934
100	**82**	**58**	**36**	**35**	**34**	**Świat ogółem**	**100**	**80**	**57**	**39**	**36**	**34**
100	**85**	**63**	**42**	**38**	**36**	**Europa ogółem**	**100**	**85**	**62**	**41**	**36**	**35**
100	86	77	59	42	41	w tem: Albanja	100	86	50	32	39	39
100	86	66	42	38	38	Anglja	100	78	50	36	34	34
100	83	66	39	28	28	Austrja	100	85	69	32	28	31
100	87	67	46	42	39	Belgja	100	82	73	47	44	42
100	55	57	42	27	27	Bułgarja	100	98	93	52	43	39
100	79	59	37	29	27	Czechosłowacja	100	85	64	36	29	30
100	97	77	45	40	38	Danja	100	94	73	47	40	36
100	80	50	30	25	28	Estonja	100	82	60	36	30	36
100	75	46	31	32	36	Finlandja	100	84	64	44	48	51
100	90	72	51	49	40	Francja	100	85	61	39	37	36
100	79	66	38	27	29	Grecja	100	82	60	38	32	34
100	89	43	36	30	31	Hiszpanja	100	109	46	35	32	29
100	88	69	47	44	38	Holandja	100	86	66	43	37	36
100	92	77	50	40	40	Irlandja	100	95	72	40	28	24
100	94	58	34	32	31	Islandja	100	81	60	45	35	34
100	91	63	34	29	35	Jugosławja	100	85	61	36	33	37
100	102	91	54	47	45	Litwa	100	101	83	57	49	45
100	82	49	23	25	26	Łotwa	100	90	60	35	30	31
100	77	50	35	31	33	Niemcy	100	89	71	43	36	31
100	99	75	43	39	39	Norwegja	100	91	55	51	46	43
100	*72*	*47*	*28*	*27*	*26*	*Polska*	*100*	*86*	*67*	*38*	*34*	*35*
100	78	53	39	40	44	Rumunja	100	99	77	58	49	47
100	95	83	64	58	53	Szwajcarja	100	84	64	37	39	40
100	93	75	45	40	42	Szwecja	100	85	57	36	38	41
100	55	48	33	28	27	Turcja	100	95	80	64	64	62
100	78	51	31	29	32	Węgry	100	88	55	32	38	39
100	80	53	37	34	34	Włochy	100	80	66	44	39	33
100	120	126	80	39	26	Z. S. R. R.	100	111	87	61	53	45
100	**78**	**57**	**41**	**37**	**36**	**Azja ogółem:**	**100**	**75**	**52**	**36**	**35**	**36**
100	77	65	48	42	31	w tem: Chiny	100	63	43	26	28	25
100	75	51	39	32	31	Indje Bryt.	100	78	48	34	31	29
100	80	53	35	30	26	Indje Holend.	100	80	52	38	33	36
100	75	59	40	38	40	Japonja	100	73	56	38	38	39
100	80	49	31	27	33	Malakka	100	71	41	25	28	37
100	**75**	**56**	**41**	**39**	**39**	**Afryka ogółem:**	**100**	**82**	**63**	**59**	**57**	**52**
100	98	83	67	70	68	w tem: Algier	100	110	87	97	99	89
100	86	53	36	33	33	Egipt	100	61	47	36	38	38
100	78	63	40	40	49	Zw. Połudn. Afr.	100	86	73	72	68	52
100	**75**	**47**	**30**	**26**	**25**	**Ameryka ogółem:**	**100**	**73**	**49**	**34**	**29**	**30**
100	76	46	30	22	24	w tem: Kanada	100	74	51	40	34	37
100	72	48	31	26	22	St. Zjednoczone	100	73	46	31	25	24
100	75	43	26	28	27	Argentyna	100	57	47	36	31	32
100	62	33	25	32	29	Brazylja	100	69	52	39	38	37
100	**71**	**31**	**29**	**27**	**29**	**Oceanja ogółem:**	**100**	**74**	**54**	**45**	**48**	**42**
100	64	26	26	26	28	w tem: Australja	100	71	52	45	51	40
100	87	43	33	29	32	Nowa Zelandja	100	79	54	42	40	42

Tabl. 3. Udział poszczególn. państw w światowym obrocie towarowym

w °/₀ °/₀ wartości — 1929—1934

PRZYWÓZ 1929	PRZYWÓZ 1930	PRZYWÓZ 1931	PRZYWÓZ 1932	PRZYWÓZ 1933	PRZYWÓZ 1934	Państwa	WYWÓZ 1929	WYWÓZ 1930	WYWÓZ 1931	WYWÓZ 1932	WYWÓZ 1933	WYWÓZ 1934
100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**Świat ogółem**	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
54,5	**56,7**	**58,8**	**52,3**	**58,9**	**58,8**	**Europa ogółem**	**47,4**	**50,5**	**51,6**	**48,9**	**48,6**	**47,6**
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	w tem: Albanja	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
15,2	16,0	17,2	16,3	16,6	17,0	Anglja	10,8	10,5	9,4	9,9	10,4	10,5
1,3	1,3	1,5	1,3	1,0	1,0	Austrja	0,9	1,0	1,0	0,8	0,7	0,8
2,8	3,0	3,2	3,2	3,3	3,2	Belgja	2,5	2,7	3,4	3,2	3,3	3,3
0,2	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	Bułgarja	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
1,7	1,6	1,7	1,6	1,4	1,3	Czechosłowacja	1,8	2,0	2,1	1,7	1,5	1,6
1,3	1,5	1,7	1,5	1,5	1,4	Danja	1,3	1,5	1,7	1,6	1,5	1,4
0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	Estonja	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
0,5	0.5	0,4	0,4	0,5	0,5	Finlandja	0,5	0,5	0,6	0,6	0,7	0,7
6,4	7,1	8,0	8,4	8,9	7,5	Francja	6,0	6,3	6,3	6,0	6,2	6,2
0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	Grecja	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3
1,5	1,6	1,1	1,3	1,3	1,4	Hiszpanja	1,2	1,7	1,0	1,1	1,1	1,0
3,1	3,3	3,7	3,7	3,9	3,5	Holandja	2,4	2,6	2,8	2,6	2,5	2,5
0,8	0,9	1,1	1,0	0,9	1,0	Irlandja	0,7	0,8	0,9	0,7	0,5	0,5
0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	Islandja	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	Jugosławja	0,4	0,5	0,4	0,4	0,4	0,5
0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	Litwa	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	Łotwa	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1
9,0	8,5	7,7	8,0	8,0	8,7	Niemcy	9,7	10,8	12,1	10,6	9,9	8,6
0,8	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	Norwegja	0,6	0,7	0,6	0,8	0,8	0,8
1,0	*0,9*	*0,8*	*0,7*	*0,7*	*0,7*	*Polska*	*1,0*	*1,0*	*1,1*	*0,9*	*0,9*	*0,9*
0,3	0,4	0,3	0,4	0,5	0,4	Portugalja	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
0,5	0,5	0,4	0,5	0,6	0,7	Rumunja	0,5	0,6	0,7	0,8	0,7	0,7
1,5	1,7	2,1	2,4	2,4	2,3	Szwajcarja	1,2	1,3	1,4	1,2	1,4	1,4
1,3	1,5	1,7	1,5	1,5	1,7	Szwecja	1,5	1,6	1,5	1,3	1,6	1,8
0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	Turcja	0,2	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4
0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	Węgry	0,5	0,6	0,5	0,5	0,6	0,6
3,2	3,1	2,9	3,0	3,1	3,3	Włochy	2,4	2,4	2,8	2,7	2,7	2,3
1,3	1,8	2,7	2,6	1,4	1,0	Z. S. R. R.	1,5	2,0	2,2	2,3	2,2	1,9
13,1	**12,5**	**12,7**	**13.5**	**13,7**	**14,2**	**Azja ogółem:**	**14,9**	**13,9**	**13,7**	**13,7**	**14,5**	**15,6**
1,9	1,7	2,1	2,3	2,2	1,7	w tem: Chiny	1,3	1,1	1,0	0,9	1,1	0,9
2,5	2,3	2,2	2,6	2,3	2,3	Indje Bryt.	3,5	3,4	2,9	2,8	3,1	2,9
1,3	1,2	1,1	1,1	1,1	1,0	Indje Holend.	1,8	1,8	1,6	1,7	1,6	1,9
2,8	2,6	2,8	2,8	3,0	3,3	Japonja	2,9	2,7	2,9	2,8	3,1	3,4
1,4	1,4	1,2	1,1	1,1	1,4	Malakka	1,6	1,4	1,1	1,0	1,2	1,7
5,6	**5,1**	**5,3**	**5,8**	**6,3**	**6,4**	**Afryka ogółem:**	**4,5**	**4,6**	**5,0**	**6,8**	**7,2**	**6,8**
0,6	0,8	0,9	1,1	1,3	1,3	w tem: Algier	0,5	0,6	0,7	1,1	1,3	1,2
0,8	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	Egipt	0,8	0,6	0,6	0,7	0,8	0,8
1,2	1,1	1.3	1,2	1,3	1,7	Zw. Połudn. Afr.	1,4	1,5	1,8	2,5	2,6	2,1
23,5	**21,5**	**18,9**	**17,7**	**17,5**	**17,2**	**Ameryka ogółem:**	**29,1**	**26,5**	**25,1**	**25,4**	**23,4**	**24,9**
3,7	3,5	2,9	2,7	2,3	2,6	w tem: Kanada	3,7	3,4	3,3	3,8	3,6	4,0
12,2	10,7	10,0	9,5	9,0	8,1	St. Zjednoczone	15,6	14,3	12,6	12,2	10,9	11,0
2,3	2,1	1,7	1,5	1,8	1,8	Argentyna	2,7	2,0	2,3	2,6	2,4	2,5
1,2	0,9	0,7	0,8	1,1	1,0	Brazylja	1,4	1,2	1,3	1,4	1,5	1,5
2,7	**2,4**	**1,5**	**2,0**	**2,1**	**2,4**	**Oceanja ogółem:**	**2.7**	**2,5**	**2,5**	**3,1**	**3,6**	**[illegible],3**
2,0	1,6	0,9	1,3	1,5	1,7	w tem: Australja	1,8	1,6	1,6	2,1	2,5	2,1
0,7	0,7	0,5	0,6	0,5	0,6	Nowa Zelandja	0,8	0,8	0,7	0,8	0,9	1,0



HANDEL ZAGRANICZNY NA GŁOWĘ LUDNOŚCI w 1934 r.

EUROPA AFRYKA AZJA AMERYKA OCEANJA

PRZYWÓZ WYWÓZ

■ = 50 ZŁOTYCH

Polska należy do nielicznych krajów w Europie o dodatniej jak dotąd strukturze bilansu handlowego. Dla gospodarki narodowej Polski w dzisiejszych czasach ma to znaczenie zasadnicze, gdyż tylko dzięki aktywności handlowej możemy spłacać regularnie zobowiązania międzynarodowe.

Mówiąc o handlu zagranicznym nie można pominąć zagadnienia kompensacji. W wytworzonej atmosferze wysokich barjer celnych

Tabl. 4. Saldo bilansu handlowego i obrót towarowy na głowę ludności w poszczególnych państwach

Saldo bilansu handlowego + —						Państwa	Na głowę ludności					
							Przywóz			Wywóz		
1929	1930	1931	1932	1933	1934		1929	1933	1934	1929	1933	1934
miljardy złotych							w złotych					
— 33,5	**—27,7**	**—22,2**	**—16,5**	**—14,7**	**—14,8**	**Europa ogółem**	**350**	**133**	**128**	**283**	**103**	**98**
— 0,0	— 0,0	— 0,0	— 0,0	— 0,0	— 0,0	w tem: Albanja	66	28	27	25	10	10
—16,6	—16,8	—16,2	— 8,9	— 7,6	— 7,6	Anglja	1042	399	394	684	234	229
— 1,3	— 1,1	— 1,1	— 0,7	— 0,4	— 0,3	Austrja	611	169	168	410	114	125
— 1,4	— 1,2	— 0,2	— 0,3	— 0,2	— 0,1	Belgja	1075	448	414	907	424	406
— 0,1	+ 0,1	+ 0,1	— 0,0	+ 0,0	+ 0,0	Bułgarja	88	23	24	67	30	27
+ 0,1	+ 0,5	+ 0,4	— 0,0	+ 0,0	+ 0,2	Czechosłowacja	358	104	97	368	105	111
— 0,2	— 0,3	— 0,3	— 0,0	— 0,1	— 0,2	Danja	1139	452	429	1073	429	389
— 0,0	— 0,0	+ 0,0	+ 0,0	+ 0,0	+ 0,0	Estonja	265	65	75	254	75	93
— 0,1	+ 0,1	+ 0,2	+ 0,2	+ 0,2	+ 0,2	Finlandja	425	138	153	391	185	198
— 2,8	— 3,4	— 4,1	— 3,5	— 3,5	— 1,8	Francja	485	237	192	417	154	148
— 0,7	— 0,6	— 0,5	— 0,3	— 0,2	— 0,2	Grecja	236	65	68	124	40	42
— 1,1	— 0,3	— 0,4	— 0,4	— 0,3	— 0,4	Hiszpanja	200	61	63	154	49	45
— 2,7	— 2,5	— 2,1	— 1,6	— 1,7	— 1,2	Holandja	1204	529	454	870	317	311
— 0,6	— 0,5	— 0,5	— 0,5	— 0,5	— 0,6	Irlandja	872	347	346	677	187	163
— 0,0	— 0,0	—	+ 0,0	+ 0,0	+ 0,0	Islandja	1643	527	509	1571	554	545
+ 0,1	+ 0,0	+ 0,0	+ 0,0	+ 0,1	+ 0,0	Jugosławja	83	24	29	87	29	33
+ 0,0	+ 0,0	— 0,0	+ 0,0	+ 0,0	+ 0,0	Litwa	114	53	52	122	60	55
— 0,2	— 0,1	— 0,0	+ 0,0	0,0	— 0,0	Łotwa	328	83	86	248	74	77
+ 0,1	+ 3,5	+ 6,1	+ 2,3	+ 1,4	— 0,6	Niemcy	436	137	143	437	159	134
— 0,8	— 0,9	— 0,9	— 0,2	— 0,2	— 0,2	Norwegja	908	351	350	634	294	280
— 0,3	*+ 0,2*	*+ 0,4*	*+ 0,2*	*+ 0,1*	*+ 0,2*	*Polska*	*94*	*25*	*24*	*85*	*29*	*30*
— 0,6	— 0,6	— 0,3	— 0,3	— 0,3	— 0,3	Portugalja	158	81	75	67	34	32
— 0,0	+ 0,3	+ 0,4	+ 0,3	+ 0,1	+ 0,0	Rumunja	86	34	38	84	41	40
— 1,0	— 1,3	— 1,5	— 1,6	— 1,3	— 1,0	Szwajcarja	1122	651	593	872	343	345
+ 0,0	— 0,3	— 0,7	— 0,4	— 0,0	— 0,0	Szwecja	687	271	289	713	266	288
— 0,4	+ 0,0	+ 0,0	+ 0,1	+ 0,1	+ 0,1	Turcja	76	21	20	45	29	28
— 0,0	+ 0,1	+ 0,1	+ 0,0	+ 0,1	+ 0,1	Węgry	190	56	61	186	69	72
— 3,0	— 2,5	— 0,7	— 0,7	— 0,7	— 1,1	Włochy	244	83	84	171	67	57
+ 0,3	— 0,1	— 2,4	— 0,6	+ 0,7	+ 0,9	Z. S. R. R.	27	11	7	30	16	13
+ 2,3	**+ 0,6**	**— 0,5**	**— 1,2**	**— 0,1**	**+ 0.6**	**Azja ogółem:**	**38**	**14**	**14**	**40**	**14**	**14**
— 2,0	— 2,0	— 2,2	— 1,8	— 1,3	— 0,9	w tem: Chiny	13	5	4	9	2	2
+ 2,3	+ 2,1	+ 0,8	— 0,0	+ 0,7	+ 0,5	Indje Bryt.	23	7	7	29	9	8
+ 1,3	+ 1,0	+ 0,6	+ 0,6	+ 0,5	+ 0,8	Indje Holend.	76	23	20	102	32	36
— 0,2	— 0,3	— 0,4	— 0,3	— 0,1	— 0,2	Japonja	135	52	54	132	50	51
— 4,5	**— 2,4**	**— 1,5**	**+ 0,6**	**+ 0,6**	**— 0,0**	**Afryka ogółem:**	**125**	**49**	**49**	**94**	**54**	**49**
— 0,7	— 0,5	— 0,5	— 0,1	— 0,1	— 0,2	w tem: Algier	341	238	232	226	223	201
— 0,1	— 0,7	— 0,2	— 0,0	+ 0,1	+ 0,1	Egipt	159	52	52	150	56	57
+ 0,3	+ 0,6	+ 0,6	+ 1,4	+ 1,2	+ 0,3	Zw. Połudn. Afr.	483	194	238	526	356	275
+10,8	**+ 6,8**	**+ 7,2**	**+ 7,1**	**+ 5,5**	**+ 6,9**	**Ameryka ogółem:**	**288**	**75**	**71**	**330**	**96**	**98**
— 0,7	— 0,9	+ 0,2	+ 0,9	+ 1,2	+ 1,3	w tem: Kanada	1104	242	265	1041	358	385
+ 7,3	+ 5,9	+ 2,6	+ 2,2	+ 1,4	+ 2,5	St. Zjednoczone	310	80	70	369	91	90
+ 0,8	— 0,9	+ 0,7	+ 1,0	+ 0,5	+ 0.6	Argentyna	620	173	168	686	216	218
+ 0,4	+ 0,5	+ 0,9	+ 0,6	+ 0,3	+ 0,4	Brazylja	86	28	25	94	35	35
— 0,8	**— 0,3**	**+ 1,5**	**+ 1,1**	**+ 1,4**	**+ 0,7**	**Oceanja ogółem:**	**920**	**252**	**271**	**839**	**401**	**348**
— 1,0	— 0,3	+ 1,1	+ 0,7	+ 1,0	+ 0,3	w tem: Australja	969	254	272	810	409	327
+ 0,2	+ 0,0	+ 0,4	+ 0,3	+ 0,3	+ 0,3	Nowa Zelandja	1491	427	471	1650	669	701

i dumpingu handel kompensacyjny odgrywa poważną niezwykle rolę w regulowaniu obrotu towarowego. Jesteśmy coraz częściej świadkami handlu wymiennego.

Kompensacyjne umowy, zawierane pomiędzy państwami, nie ograniczają się wyłącznie do obrotu towarowego. Coraz częściej następują kompensacje w innych rodzajach usług, jak turystyka czy transporty.

Handel kompensacyjny, wciągnięty na różnego rodzaju usługi odegra pierwszorzędną rolę w regulowaniu międzynarodowego życia gospodarczego w okresie pokryzysowym.

Bolesław Polkowski.

Wycieczka kupców polskich ze St. Zjednocz. A. P.

W poniedziałek, dnia 1 bm. na statku „Kościuszko" przybyła do Gdyni wycieczka kupców polskich ze Stanów Zjednoczonych A. P. Na czele wycieczki stał przedstawiciel Związku kupców polskich w Detroit p. Paradziński. Wycieczka składała się z blisko 40 przedstawicieli polskiego stanu kupieckiego, osiadłego w rozmaitych ośrodkach Stanów Zjednoczonych, byli to przeważnie kupcy detaliści różnych branż, którzy przybyli do Polski dla zaznajomienia się z wyrobami produkcji polskiej, mogącemi znaleźć zbyt na tamtejszym rynku.

Podczas rozmów, jakie miały miejsce w trakcie zwiedzania portu i miasta Gdyni, a następnie w czasie przyjęcia, wydanego na cześć gości amerykańskich przez Izbę, wyjaśnionem zostało, że kupiectwo polskie w Stanach Zjednoczonych, aczkolwiek nie reprezentuje wielkich kapitałów, jednak jako aparat rozdzielczy dla towarów polskich może być wielce pomocny. Kupiectwo polskie liczy blisko 40.000 osób, jednak do ostatniego czasu przeważnie było ono rozproszone i nie posiadało wspólnej organizacji w postaci związków. W ten sposób wszelka akcja skoordynowana była niemożliwa i wysiłki w kierunku ustalenia łączności z dostawcami produktów polskich były wysoce utrudnione. Jak stwierdził sekretarz wycieczki p. Fronczak, najbardziej skutecznym sposobem dotarcia do drobnego kupca polskiego — ewentualnego rozdzielcy towarów polskich na rynku Stanów Zjednoczonych, byłoby danie mu możności otrzymywania towarów na miejscu ich pracy. Ten trudny skądinąd w warunkach polskich, postulat wynika z tych wielkich ułatwień, jakie są do dyspozycji kupca detalisty w Ameryce. Rola kupca tego sprowadza się głównie do wypełnienia ostatniej funkcji pośrednictwa pomiędzy producentem a konsumentem, mianowicie do zapropagowania towaru i do dostosowania asortymentu towarów do gustów konsumenta. Kupiec detalista w Ameryce ma w tych warunkach wszelkie udogodnienia ze strony kupca hurtownika, który udziela mu kredytu i dostarcza towar niemal do samych drzwi przedsiębiorstwa.

Rola detalisty sprowadza się więc do umieszczenia możliwie największej ilości towarów pośród konsumentów.

Dla penetracji wyrobów polskich przy tak układających się stosunkach na rynku Stanów Zjednoczonych potrzeba, aby towar polski nie tylko był oddany do dyspozycji hurtownika amerykańskiego, to znaczy, aby pokryte były koszty transportu, lecz również, aby hurtownik ten był zainteresowany w dostarczaniu towarów polskich detalistom Polakom w Ameryce, a ten ze swej strony dołoży starań, aby towar polski znalazł jak najliczniejszych konsumentów.

Taka organizacja przerzuca całe ryzyko dastarczenia towaru polskiego i jego spieniężenia na rynku amerykańskim na plecy producenta polskiego, który jak wiadomo naogół ugina się pod ciężarem kryzysowych warunków bytu.

Wycieczka kupców amerykańskich jest zapoczątkowaniem akcji zaznajamiania się z produkcją polską. Spodziewać się należy, że w razie zadawalających rezultatów tej wstępnej zaledwie czynności, w przyszłości liczyć się można ze wzmożeniem zainteresowania produkcją polską, ze strony kupiectwa amerykańskiego.

Kontakt, jaki zadzierzgnięty został w Gdyni pomiędzy przedstawicielami kupiectwa polskiego w Ameryce a tutejszemi sferami gospodarczemi w razie jego utrzymania może mieć w przyszłości wielkie znaczenie.

W imieniu Izby witał wycieczkę podczas przyjęcia w połowie w zastępstwie Prezesa Izby p. S. Tora, wiceprezes p. T. Marchlewski, wygłaszając dłuższe przemówienie, poświęcone zobrazowaniu dorobku polskiego w Gdyni i ogólnego kształtowania się stosunków handlowych pomiędzy Polską a Stanami Zjednoczonemi A. P.

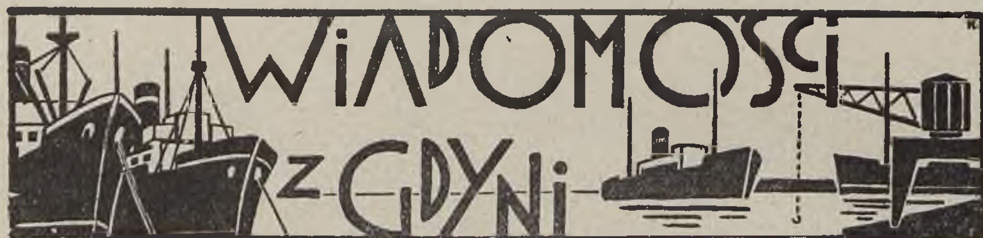
—o—

Dowiadujemy się, że w ostatnich miesiącach odbyły się w Detroit, Pittsburgu i Cleveland zjazdy kupiectwa polskiego, których wynikiem jest utworzenie Federacji Stowarzyszeń Polskich Kupców na Stan Ohio i Płn. Pensylwanję.

Zjazdy polskiego elementu kupieckiego przyczyniły się do wciągnięcia do pracy organizacyjnej jednostek stojących dotąd poza organizacjami zawodowemi i co za tem idzie, pozwoliły na ulepszanie metod zawodowej pracy Stowarzyszeń.

Wszystkie zjazdy obudziły wśród kupiectwa zainteresowanie towarem polskim i stwierdziły konieczność ściślejszej współpracy między kupcami większych ośrodków polskich.

Wynikiem przedyskutowania głównych potrzeb i zadań kupiectwa była uchwała postanawiająca zwołać ogólny zjazd kupców polskich ze Stanów Zjednoczonych na dzień 3 listopada 1935 r. do Cleveland.



MIĘDZYNARODOWE WYKŁADY AKADEMICKIE W GDYNI.

W dniu 14 bm. odbędzie się w Auli Szkoły Morskiej uroczyste otwarcie Międzynarodowych Wykładów Akademickich.

Otwarcie kursów poprzedzi Msza św. celebrowana przez J. E. Księdza Biskupa Chełmińskiego Dra S. Okoniewskiego.

W czasie uroczystości otwarcia wygłoszone zostaną przemówienia przez Rektora Kursów prof. Dra Tadeusza Hilarowicza, Komisarza Rządu m. Gdyni Mgr. pr. Fr. Sokoła, Posła Rumuńskiego p. Cadera, Prezesa Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni p. S. Tora i szereg innych osobistości.

Wykład inauguracyjny pt. „Gospodarka publiczna" wygłosi p. Minister Ignacy Matuszewski.

ROZBIÓRKA STATKÓW NA STOCZNI GDYŃSKIEJ.

Po dokonaniu próby rozbiórki statków na złom przez Stocznię, na początku sierpnia rb. Stocznia przystępuje do dalszych prac w tym samym kierunku już w sposób systematyczniejszy. W tym celu Stocznia Gdyńska przystępuje w najbliższych dniach do niezbędnych inwestycyj. W pierwszej linji zainstalowana zostanie stacja tlenowa, która wyrabiać będzie we własnym zakresie 800 m³ tlenu dziennie. Jednocześnie zostanie uruchomiona technicznie z tem związana stacja do wytwarzania acetylenu. Następnie zainstalowane zostaną specjalne nożyce do cięcia, 1—2 silnych kranów brzegowych, ruchomych, do 100 palników dla mieszanki gazu, używanej przy cięciu, wreszcie suchy dok długości 120—150 mtr.

Za pierwsze półrocze rb. Stocznia Gdyńska oprócz drobnych remontów i przeróbek statków wykończyła partję zamówionych przez miasto kubłów na śmiecie w ilości przeszło 1000 szt., zakończyła budowę trawlera dla Marynarki Wojennej, którego odbiór jest wyznaczony na 11 bm. i wykończyła budowę statku pilotowego dla Urzędu Morskiego.

Wkrótce Stocznia Gdyńska rozpoczyna budowę szkolnego, ćwiczebnego szkunera żaglowego, z pomocniczym motorem. Pojemność szkunera wynosić ma 180 ton.

NOWE DALEKOMORSKIE EKSPORTOWE POŁĄCZENIE GDYNI Z PORTAMI ZATOKI MEKSYKAŃSKIEJ.

Od połowy sierpnia regularna linja szwedzko - norweska (Svenska - Amerika i Wilh. Wilhelmsen) utrzymująca oddawna bezpośrednią komunikację z portów Gulfu do Gdyni zaprowadza również bezpośrednią komunikację odjazdową: z Gdyni do portów Gulfu Meksykańskiego, a więc do południowych portów Stanów Zjednoczonych A. P. i do portów Meksyku. Daje to nowe możliwości ekspansji dla naszego handlu eksportowego. Na razie zaprowadza się jeden odjazd w połowie każdego miesiąca; częstotliwość odjazdów będzie w miarę potrzeby zwiększona, gdyż w przeciwnym kierunku, przyjazdowym, linja Gulf — Gdynia ma już obecnie 3 zawinięcia do Gdyni w miesiącu. Maklerem tej linji w Gdyni jest firma Bergenske Baltic Transports Ltd.

NOWE POŁĄCZENIE PORTÓW POLSKICH Z WSCHODNIĄ SZWECJĄ.

Towarzystwo Żeglugowe Svenska — Hamburg Linien A/B w Trelleborgu uruchomiło nową linję pomiędzy Gdańskiem, oraz Gdynią w razie dostatecznej ilości ładunku, z jednej strony a portami wschodnio-szwedzkiemi: Kalmar, Oskarshamn, Vestervik i Norrköping, z odjazdami 2 razy w miesiącu.

ZNIŻKA DODATKU FRACHTOWEGO O 50% NA LINJI GDYNIA - ZACHODNIA I POŁUDNIOWA AFRYKA.

Konferencja linij Europa — Afryka Południowa nie zgodziła się na razie na zniesienie dodatku „range" w komunikacji bezpośredniej pomiędzy Gdynią a portami Afryki zachodniej i południowej. „Range" względem stawek dla portów Północnego morza dotąd

wynosił szylingów 10/- od tony. Konferencja obniżyła jednakże dodatek ten o 50%, ale tylko w kierunku wyjściowym, to znaczy z Gdyni do portów zachodnio - afrykańskich i południowo - afrykańskich, aż do Durban— wione do Amsterdamu i Rotterdamu wystarznaczne ułatwienie dla naszego eksportu.

Dotąd jedyną linją bezpośrednią jest szwedzka linja R. A. B. Transatlantic w Göteborgu, utrzymująca od niedawna również bezpośrednie odjazdy z Gdyni do południowej Afryki 1 do 2 razy w miesiącu. Przedstawicielem tej linji w Gdyni jest firma Bergenske Baltic Transports, Ltd.

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO ZA MAJ/CZERWIEC 1935 R.

Na rynku frachtowym gdyńsko - gdańskim panowało w obu miesiącach sprawozdawczych dość znaczne ożywienie. O ile w maju można było kalkulować na podstawie notowań z poprzednich miesięcy, o tyle w czerwcu, a szczególnie pod koniec miesiąca stawki frachtowe wykazały tendencję zwyżkową. Zjawisko to tłumaczy się zwiększoną podażą ładunków w Leningradzie, Finlandji, Szwecji, krajach bałtyckich, oraz w portach Morza Białego z jednej strony, zaś zbiorowej akcji różnych zrzeszeń armatorów, zmierzającej do nie obniżenia stawek frachtowych z drugiej strony.

Anglia:

Zafrachtowano poza statkami linjowemi, cały szereg statków trampowych. Żądano za D. B. B. z Gdańska do Londynu sh. 30/- za std. na warunkach Baltwood net, zaś z Gdyni do Londynu S. C. D. sh. 28/- za std. W okresie sprawozdawczym wywieziono również z Gdańska cały szereg partyj pszenicy po następujących stawkach:

Gdańsk—Bristol	sh. 8/ 9 p. t.	ca. 800 t.
„ —Sharpness	sh. 10/ 3 p. t.	ca. 750 t.
„ —Liverpool	sh. 10/ 3 p. t.	ca. 750 t.
„ —Birkenhead	sh. 10/ 6 p. t.	ca. 750 t.
„ — „	sh. 10/ 9 p. t.	ca. 750 t.
„ —Norwich	sh. 13/ 6 p. t.	ca. 325 t.

Pozatem kwotują na rynku dalsze ładunki do załadunku w lipcu, dla których trudno jest znaleźć odpowiedni tonaż.

Holandja:

Wyekspedjowano statkami motorowo-żaglowemi z Gdańska do Leeuwarden szereg partyj zboża po hfl. 4,50, oraz kilka statków motorowych do Groningen i innych portów prowincjonalnych z ładunkiem D. B. B. po hfl. 12,50 za std. Pozatem podaż ładunków była niewielka tak, że statki linjowe odprawionodo Amsterdamu i Rotterdamu wystarczały całkowicie.

Belgja:

Ostatnie większe partje zboża były ładowane w maju oraz w początkach czerwca po dawnych stawkach frachtowych. Dość znaczna podaż tonażu do portów belgijskich, działała hamująco na wzrost poziomu stawek frachtowych. Należy nadmienić, że w Gdyni ładował gdański statek 600 std. D. B. B. do Gandawy po sh. 26/-, oraz niemiecki statek, 550 std. D. B. B. do Langerbrügge po sh. 30/- za std.

Francja:

Obrót z Francją jak poprzednio był nieznaczny. Warto wspomnieć o zafrachtowaniu 400 t. cukru z Gdyni do Nantes po stawce sh. 11/6.

Niemcy:

Ładowano ostatnie partje żyta do Hamburga, Emden, Bremy i Brake na poczet sprzedanych 10.000 to. z załadunkiem w maju i czerwcu. Stawki frachtowe dotychczasowe.

Danja.

Zafrachtowano ponownie cały szereg żaglowców i mniejszych parowców dla przewozu ładunków żyta, jęczmienia, owsa i makuchów z załadunkiem w Gdańsku, po niezmienionych stawkach. Warto wspomnieć o zafrachtowaniu 1.300 to. materjału do budowy okrętów z Gdańska do Odense po sh 7/9 za 1000 kg.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

OBROTY TOWAROWE PORTU GDAŃSKIEGO W MIES. MAJU B. R.

Ogólny obrót towarowy portu gdańskiego w maju br. osiągnął 428.883 ton w porównaniu do 555.034 ton w tym samym miesiącu roku ubiegłego. Z tego wynika, że spadek obrotów wyniósł 126.151 ton czyli 22,72%. W porównaniu do poprzedniego miesiąca przeładunek ogólny wzrósł o 70.660,9 ton, co stanowi wzrost o 19,72%. W porównaniu do roku 1932 obrót wzrósł o 11,63%, zaś do roku 1933 o 26,81%.

Z ogólnej ilości przeładowanych w maju towarów na towary masowe (rudy, węgiel, koks, fosforyty i złom) przypadło 251.317 ton czyli 58,6%, zaś na towary drobnicowe 177.566 ton czyli 41.4%. Ta sama relacja w roku 1934 kształtowała się 62% i 38%, w roku 1933 — 56,6% i 43,4%, a w 1932 — 69,6% i 30,1%.

Z zestawienia tych liczb wynika, że przeładunek towarów masowych w ciągu miesiąca sprawozdawczego uległ znacznemu spadkowi, od czego też zależny jest ogólny spadek tonażu obrotów przeładunkowych, z dru-

giej strony wzrosły obroty portowe w przeładunku drobnicy. Stosunek ten wykazuje stałą tendencję rozwojową.

Z ogólnej liczby przeładunku przypadło na przywóz 72.514 ton czyli 16,9% i na wywóz 356.369 ton, czyli 83,1%. Jeśli porównamy stosunek przywozu i wywozu w latach poprzednich to zobaczymy, że w 1934 kształtował się on 8,3% do 91,7%, w 1933 r. 9,8% do 90,7% i w roku 1932 — 5,9% do 99,4%.

Przywóz w porównaniu do lat poprzednich wykazuje stały wzrost, gdy tymczasem wywóz podlega dosyć znacznym wahaniom pod względem ilościowym.

Porównując liczby dotyczące przywozu w miesiącu sprawozdawczym z liczbami dotyczącemi tegoż miesiąca roku poprzedniego zanotować wypada wzrost o 26.257 ton, czyli o 36,76%, w porównaniu zaś do miesiąca kwietnia r. b. wzrost jest jeszcze znaczniejszy, bo o 38.009 ton czyli o 110,15%. Z poszczególnych towarów wzrost wykazały (w nawiasach liczby za ten sam miesiąc roku ubiegłego), ryż — 1.583 ton (1.049), śledzie 551 ton (488), rudy 40.700 ton (19.196), koks 1.320 ton (0), garbniki 1.890 ton (260), fosforyty 6.369 (2.851), tomasówka 400 ton (0), miedź 397 ton (21), papier i wyroby 2.479 ton (1.106): zmniejszenie wykazały: nasiona oleiste 320 ton (2.213), kawa 89 ton (262), kakao 103 ton (182). Ogólna wartość przywiezionego towaru, wedle obliczeń gdańskiego urzędu statystycznego wyniosła 8.811.014 guld., co stanowi wartość przeciętną tony 121,5 guld.

Ogólna ilość przywozu za 5 miesięcy roku bieżącego wzrosła ze 198.493,8 ton w roku 1934 do 226.892 ton, czyli o 14,31%.

W wywozie zanotować należy w porównaniu do tego samego miesiąca roku zeszłego spadek o 152.408,2 ton czyli o 29,9%, zaś w porównaniu do miesiąca poprzedniego wzrost o 32.651,8 ton czyli o 10,08%.

Spadek w porównaniu do maja roku ubiegłego wykazały towary następujące: pszenica 1.343 ton (3.100), żyto 48.559 ton (53.960), jęczmień 6.794 ton (7.095), owies 2.486 ton (3.358), bekony 97 ton (102), tarcica 45.434 ton (67.991) i kilka innych drobniejszych pozycyj. Wzrost wykazały m. in.: koks 1.640 ton (900), sole potasowe 1.180 ton (120) i inne drobne zmiany.

Ogólny podział wywozu towarów masowych przedstawia się w sposób następujący: na ogólną liczbę wywozu tych towarów — 356.369 ton przypadło na węgiel — 197.012 ton (55,3%), drzewo — 74.416 ton (18,1%), zboże — 59.181 ton (16,6%), w roku ubiegłym te same liczby kształtowały się jak następuje: wywóz towarów masowych — 508.777 ton z tego węgiel 317.880 ton (62,5%), drzewo — 93.979 ton (18,5%), zboże — 59.181 ton (16,6%),

Ogólna wartość wywiezionych towarów, według obliczeń gdańskiego urzędu statystycznego wyniosła 18.376.956 guld., czyli przeciętna wartość tony wywiezionego towaru stanowiła 51 guld.

W ciągu pierwszych pięciu miesięcy rb. wywóz ogólny wyniósł 1.764.095 ton (w r. 1934 — 2.407.378,6 ton) czyli spadek wyniósł 643.283,5 ton (26,72%).

RUCH STATKÓW PORTU GDAŃSKIEGO W CZERWCU I W I-szem PÓŁROCZU R. 1935.

Po rekordowem ożywieniu ruchu portowego jakie zanotowaliśmy dla portu gdańskiego w maju rb. w związku ze skutkami pierwszej fazy dewaluacji guldena, w czerwcu nastąpił spadek ruchu okrętowego, jednakże nieznaczny. Spadek ten bynajmniej nie przewyższa spadku naturalnego, względem odpowiedniego miesiąca ub. roku, wywołanego zmniejszaniem się eksportu węgla przez port gdański. Ruch statków za wyjątkiem tonażu statków węglowych jest znacznie większy niż w czerwcu 1934 r., mimo że czerwiec r. ub. był miesiącem korzystnym, na tle ówczesnego zmniejszenia się naszych obrotów towarowych morzem.

Weszło do portu ogółem w czerwcu r. b. 365 statków morskich o ogólnej pojemności 220.273 t. r. n., wobec 413 statków z 245.535 t. r. n. w czerwcu ub. roku. Wyszło z portu w czerwcu r. b. 369 statków morskich z 215.295 t. r. n. pojemności, wobec 418 statków z 245.124 t. r. n. w czerwcu ub. r. Wśród statków na wejściu było z ładunkiem 146 o pojemności 91.804 t., próżnych 213 o pojemności 122.551 t. r. n., zawijających jako do portu ukrycia, lub dla bunkrowania: 6 z 5.918 t. r. n. Wśród statków na wyjściu było z ładunkiem 333 o pojemności ogólnej 194.601 t. r. n., próżnych 30 o pojemności 14.776 t. r. n., wychodzących po bunkrowaniu lub jako z portu ukrycia przed burzą 6 o pojemności 5.918 t. r. n.

Jak z powyższego widać, mimo zmniejszenia wywozu węgla przez port gdański, Gdańsk pozostał wybitnie wywozowym portem Polski. Istonie, przeszło 90% liczby i tonażu statków wychodzi stąd z ładunkiem, czego nie można powiedzieć obecnie o żadnym z większych portów Europy.

Wśród statków na wejściu pierwsze miejsca zajęły statki niemieckie: 148 z 51.637 t. r. n. pojemności, duńskie: 62 z 38.636 t. r. n., szwedzkie: 52 z 29.173 t. r. n., polskie: 26 z 22.254 t. r. n. Dalsze miejsca zajęły statki angielskie: 10 z 15.109 t. r. n., norweskie 22 z 14.304 t. r. n., fińskie: 9 z 12.932 t. r. n., włoskie: 4 z 11.758 t. r. n., greckie: 3 z 8.846 t. r. n., francuskie: 5 z 6.138 t. r. n., holenderskie: 14 z 5.504 t. r. n., estońskie: 7 z 2.749 t. r. n., gdańskie: 3 z 1.233 t. r. n. pojemności.

Ruch pasażerski nieco się zwiększył: przybyło morzem 26 pasażerów, wyjechało

357, w tem 330 wycieczką Ligi Morskiej i Kolonjalnej na s/s Kościuszko na Bornholm. — Równocześnie przez przystań w Sopotach przeszły w czerwcu setki podróżnych i tysiące turystów i wycieczkowiczów: ten ruch w prasie i w źródłach urzędowych w Gdańsku publikowany nie jest.

W pierwszem półroczu br. weszło do portu gdańskiego statków morskich 2.040 o ogólnej pojemności 1.331.901 t. r. n., wobec 2.296 statków z 1.485.121 t. r. n. pojemności w pierwszem półroczu 1934 roku. Na wyjściu było w pierwszem półroczu 1935 r.: 2.038 statków o ogólnej pojemności 1.350.742 t. r. n., a w pierwszem półroczu 1934 r.: 2.316 statków o ogólnej pojemności 1.496.377 t. r. n.

Liczby wykazują zmniejszenie ruchu na wejściu i wyjściu od 8 do 9%.

UŁATWIENIA DEWIZOWE W GDAŃSKU.

W wyniku wymiany zdań z czynnikami gospodarczemi, w pierwszym rzędzie z firmami gdańskiemi i polskiemi przyznał Senat zasadniczo specjalne prawa firmom okrętowym, maklerom oraz spedytorom drewna, węgla, zboża i towarów kolonjalnych i wszystkim innym przedsiębiorstwom handlowo - przemysłowym, które są zainteresowane w handlu i ruchu tranzytowym. Wspomniane firmy otrzymać mogą na swój wniosek ogólne zezwolenie na swobodne i samodzielne dysponowanie posiadanemi przez nie dewizami oraz walutami, które otrzymają w przyszłości.

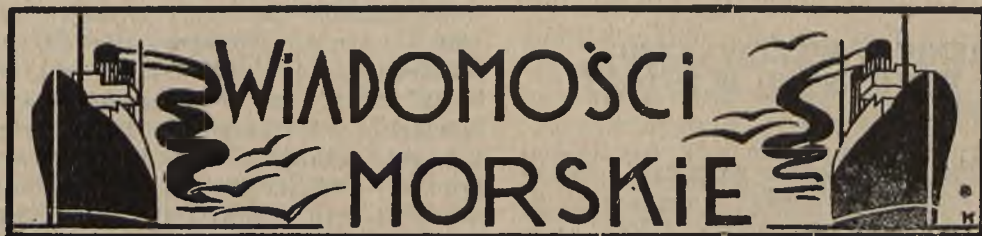
Podobnież banki i instytucje kredytowe, które finansują wyżej wspomniane tranzakcje handlowe i transportowe, otrzymają na swój wniosek generalne zezwolenie udzielania kredytów walutowych we własnym zakresie działania bez uprzedniego zasięgania opinji urzędu dewizowego. Banki posiadają zatem możność, bez względu na ograniczenia dewizowe, finansowania wspomnianych wyżej tranzakcyj, w wystarczającym stopniu i w sposób nie odbiegający od procedury stosowanej przed wprowadzeniem ograniczeń dewizowych.

OGRANICZENIA W DYSPONOWANIU WKŁADAMI OSZCZĘDNOŚCIOWEMI W BANKACH.

Święta bankowe zaprowadzone w Gdańsku w czerwcu zostały z dniem 1 lipca zniesione. Wierzyciele wkładów bezterminowych mogą zatem wkładami temi dysponować bez ograniczeń. Wymówienia wkładów terminowych dokonane w miesiącach ostatnich, zyskują ważność dopiero z dniem 1 sierpnia br. Wkładami oszczędnościowemi mogą ich właściciele dysponować tylko w sposób ograniczony, a mianowicie: dozwolone im jest podejmowanie w ciągu miesiąca bez wypowiedzenia maksymalnie 300 guldenów. Termin wypowiedzenia dla kwot od 300 — 1000 guldenów został ustalony na jeden miesiąc. Ponad 1000 guldenów na 3 miesiące.

ZNIESIENIE PREMIJ DLA PRZEŁADUNKÓW DRZEWA W PORCIE GDAŃSKIM.

Wprowadzone przez Senat w jesieni roku 1933 premjowanie przeładunku tarcicy miękkiej w porcie gdańskim w wysokości 1 guld. 25 fenigów od standarta zostało przez Senat zniesione. Zarządzenie to tłumaczy się z jednej strony trudnościami finansowemi Senatu, a z drugiej faktem obniżenia kosztów przeładunku drzewa w związku z dewaluacją guldena.



ZAGADNIENIE PRZYBRZEŻNEJ ŻEGLUGI OPŁAT PORTOWYCH W ANGLJI.

Handel i transport są zainteresowane w jaknajwiększych ułatwieniach i zmniejszeniach kosztów przy wysyłce i przyjęciu towarów przez porty morskie. Koła przemysłowe wymagają jaknajwiększego udoskonalenia środków przeładunkowych możliwie większej ilości portów morskich.

Interesy armatorów biegną w przeciwnym kierunku: dla nich zawijanie do zbyt licznych portów, chociażby i najlepiej wyposażonych w środki przeładunkowe, stanowi stratę, zwłaszcza o ile się rozchodzi o niewielkie partje ładunku, co tak często zachodzi w dobie obecnej.

Obniżenie opłat portowych poniżej pewnego minimum, jak sobie zdają dziś sprawę w Anglji, nie leży w interesie kraju i nie może być zastosowane. Stąd również w Anglji, podobnie jak w Danji i Szwecji obecnie żywa jest tendencja za wyznaczeniem tylko

wybranych portów dla wielkiego ruchu i za obsługą drugorzędnych portów przy pomocy linij kabotażowych i statków kabotażowych.

Kabotaż angielski przewiózł w roku 1934 — 35 miljonów ton towarów, wobec 8 miljonów ton przewozów w ruchu Anglja — zachodnia Europa i 118 miljonów ton w przewozach dalszych. Jak widać, sprawa powyższa zahacza o dziedzinę przewozów licznych i zabezpieczonych dla bandery narodowej. Tendencja przeładunku statków dalekich linij również w drugorzędnych portach, która również zaznacza się i rozwija coraz bardziej, obejmuje, oczywiście również obce statki, które w ten sposób docierają jaknajbliżej nadawców wzgl. odbiorców towaru.

Różne organizacje, jak związek Short Sea Traders, Industrial Transport Association, Chamber of Shipping of the United Kingdom zajmują się obecnie tem zagadnieniem, z tendencją do zapewnienia brytyjskiej banderze w postaci kabotażu, przewozów do mniejszych portów angielskich, z koncentracją przeładunku zagranicznego w portach większych. Prąd ten, oczywiście, nie obejmuje przeładunku towarów masowych.

ZNIŻKA OPŁAT PILOTOWYCH W PORTACH HOLENDERSKICH.

Rząd wniósł w Holandji projekt ustawy o obniżeniu opłat za pilotaż w portach holenderskich.

W uzasadnieniu projektu podkreśla się, że opłaty belgijskie za pilotaż wynoszą obecnie już tylko 10% stawek w przedwojennej walucie belgijskiej. Względy utrzymania konkurencyjności portów holenderskich z belgijskiemi wymagają obniżenia wysokości opłat do 11% ich wartości w czasach przedwojennych.

POROZUMIENIE O WYRÓWNANIU OPŁAT PORTOWYCH W ESTONJI I ŁOTWIE.

Rządy Estonji i Łotwy rozpatrują obecnie sprawę zrównania opłat portowych w portach morskich tych państw. Na razie uchwalono całkowite zrównanie opłat portowych Tallinna i Rygi.

UCHWAŁA O ZNIŻCE OPŁAT PILOTOWYCH I UPROSZCZENIU PILOTAŻU WE FRANCJI.

Związek Izb handlowych morskich i francuskich portów uchwalił jednogłośnie: 1) rewizję dotychczasowych warunków pilotażu w portach i pozostawienie obowiązkowego pilotażu tylko tam, gdzie zachodzi jego potrzeba, ze względu na bezpieczeństwo żeglugi; 2) redukcję taryf pilotowych i zniesienie większości opłat dodatkowych, tak ażeby stawka ostateczna odpowiadała świadczeniom rzeczywiście dopełnionym i w szczególności redukcję opłat dla statków linjowych i dla statków o dużym tonażu i 3) ograniczenie zastosowania pilotów z wyboru do statków większych i określenie warunków ich zastosowania w każdym porcie zależnie od miejscowych warunków.

Prócz tego większość zebrania wypowiedziała się za wprowadzeniem dyplomów kapitanów - pilotów dla francuskich kapitanów, co zostanie rozpatrzone na następnem zgromadzeniu.

NOWE STATKI DLA NIEMIECKICH AFRIKA LINIEN.

Deutsche Afrika Linien zamówiły u Blohma i Vossa w Hamburgu dwa większe statki pasażerskie dla linji południowo - afrykańskiej, o pojemności po 16 tys. ton brutto i szybkości 18 węzłów. Statki będą miały po 150 miejsc I klasy i 350 III klasy. Uruchomienie statków nastąpić ma z końcem 1936 lub z początkiem 1937 roku.

RUCH STATKÓW W ANTWERPJI W CZERWCU B. R.

W ciągu czerwca br. zawinęło do portu Antwerpji 935 statków o ogólnej pojemności 1.787.912 ton. Przeciętny tonaż wynosił więc 1.911 t. r. n. W tym samym miesiącu roku ubiegłego zawinęło do portu 825 statków o łącznej pojemności 1.663.833 t. r. n.

Według przynależności państwowej podział statków był następujący: Anglja 230 (486.314 t. r. n.), Niemcy — 198 (303.315 t. r. n.), Holandja — 131 (105.494 t. r. n.), Szwecja — 63 (87.165 t. r. n.), Francja 61 (164.732 t. r. n.), Norwegja 59 (124.696 t. r. n.), Belgja (59.124 t. r. n.), Danja — 34 (49.219 t. r. n.), Finlandja — 14 (13.590 t. r. n.). Grecja — 10 (26.179 t. r. n.), Włochy — 10 (22.903 t. r. n.), Z. S. R. R. — 10 (16.680 t. r. n.), Hiszpanja — 9 (19.915 t. r. n.), St. Zjedn. Ameryki — 8 (33.393 t. r. n.), Portugalja — 6 (9.592 t. r. n.). Polska — 6 (5.707 t. r. n.), Łotwa — 5 (9.053 t. r. n.), Japonja — 4 (18.818 t. r. n.). Brazylja — 3 (15.054 t. r. n.), Estonja — 2 (2.390 t. r. n.), Litwa — 2 (1.230 t. r. n.), Panama, Jugosławja, Tunis i Islandja po 1-m.

Zaznaczyć należy, iż ilość statków pod banderą polską, jakie zawinęły do portu w Antwerpji w porównaniu z miesiącem poprzednim wzrosła o 1 statek.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU MEBLI GIĘTYCH W MAROKKU.

Dane statystyczne importu w 1934 roku mebli giętych (krzesła i inne) z poszczególnych krajów do Marokka, przedstawiają się następująco:

Francja	35	ton wartości	233	tys. frank. fr.
Polska	28	„ „	107	„ „ „
Hiszpanja	26	„ „	115	„ „ „
Czechosłowacja	10	„ „	63	„ „ „
Austrja	4	„ „	23	„ „ „
Niemcy	1,5	„ „	11	„ „ „
Belgja	1,5	„ „	9	„ „ „
Włochy	1	„ „	2	„ „ „
Algierja	1	„ „	7	„ „ „
Inne kraje	4	„ „	23	„ „ „
Razem	112	ton wartości	593	tys. frank. fr.

Polska jak wynika z powyższego zestawienia, jest drugim po Francji eksporterem mebli giętych do Marokka.

Udział Polski w eksporcie do Marokka mebli giętych, przedstawia się następująco:

w 1932 r. 2,4 tony na sumę 14 tys. frs.
w 1933 r. 5 ton na sumę 23 tys. frs.
w 1934 r. 28 ton na sumę 107 tys. frs.

Wywóz polskich mebli giętych zwiększył się w roku 1934 pięciokrotnie w stosunku do 1933 roku i wynosił: 26 ton krzeseł z drzewa giętego oraz 2 tony innych mebli giętych.

Do głównych odbiorców mebli giętych w Marokko należy przedewszystkiem cywilna ludność europejska. Krzesła z drzewa giętego znajdują zawsze licznych nabywców wśród ludności niezamożnej, jak również emigracji europejskiej, która ze względu na krótki pobyt w Marokko lub częste przesiedlanie się, uważa za najpraktyczniejsze używanie mebli z drzewa giętego.

Następnie poważnymi odbiorcami są instytucje społeczne, związki posiadające swoje lokale oraz kawiarnie i restauracje. Ten rodzaj odbiorców prócz zwykłych krzeseł zakupuje również tak zwane pół-fotele, które zastępując drogie fotele tapicerskie, dają maksimum wygody i taniości tego artykułu. Co sie tyczy instytucyj państwowych (urzędy, szkoły, szpitale) i wojskowych, to dostawa mebli giętych odbywa się na skutek przetargów, przyczem pierwszeństwo daje się firmom francuskim.

Największem zapotrzebowaniem w Marokko cieszą się meble z drzewa giętego (krzesła i pół-fotele) koloru naturalnego (żółtego) i drzewa czerwono-brunatnego (acajou). Polskie meble gięte zdobyły należyte uznanie odbiorców ze względu na ich solidne wykonanie, wygląd estetyczny i trwałość farby. Zwyczajem marokkańskich mieszkańców, szczególnie właścicieli kawiarń, jest obmywanie wodą mebli giętych, zamiast obcierania kurzu i wobec tego trwałość farby poniekąd decyduje o zaletach i wartości mebli.

Krzesła z drzewa giętego są zwykle przewożone w skrzyniach drewnianych zawierających 50 sztuk. Solidne i dokładne opakowanie mebli przeznaczonych do transportu morskiego i lądowego jest bardzo ważnym czynnikiem.

Cena zwykłych krzeseł giętych, t. zw. „thermo" waha się od 17 do 25 frank. franc. za sztukę cif port marokkański.

Fotele i półfotele gięte osiągają cenę od 40 fr. za sztukę cif port marokkański.

Import mebli do Marokka odbywa się głównie za pośrednictwem przedstawicieli handlowych, którzy odnośne oferty eksportera składają właścicielom sklepów meblarskich względnie bezpośrednim odbiorcom.

Zwyczaje handlowe w tej branży są następujące:

1) Firma zagraniczna przesyła najpierw katalogi ilustracyjne z wyszczególnieniem rozmiarów mebli i opisu technicznego oraz podaniem ostatniej ceny we frankach francuskich cif port marokkański.

2) pierwsze listy skierowane do firm marokkańskich winny być redagowane w języku francuskim. Używanie innego języka w korespondencji może nastąpić dopiero po uprzedniem porozumieniu się z miejscową firmą, gdyż bardzo nieliczne firmy posługują się innym językiem poza francuskim.

3) na żądanie przedstawiciela handlowego lub bezpośredniego odbiorcy, wysyła się próbny towar, wartość którego jest zwykle opłacona przez nabywcę.

4) meble tanich gatunków są nieraz kupowane za gotówkę wpłaconą przy zamówieniu. W innych wypadkach odbiorca wpłaca należność za przedłożeniem przez bank dokumentów załadowania towaru. Przy sprowadzaniu mebli drogich odbiorca żąda często kredytu od 60 do 90 dni i w tym razie niezbędne są gwarancje bankowe odbiorcy lub inne dostarczone przez przedstawiciela handlowego. Przy udzielaniu kredytu oprócz referencyj bankowych o nabywcy towaru, wskazanem jest również zasięgnąć dodatkowych informacyj w Konsulacie Honorowym R. P. w Casablance.

Ponieważ przedstawiciel handlowy posiadający zastępstwo firmy zagranicznej dba o jej dobro, stale czuwając nad stanem majątkowym i wypłacalnością swoich klientów, eksport mebli do Marokka za pośrednictwem takiego zastępcy należy uważać za najpraktyczniejszą formę tranzakcyj handlowych.

ZWYCZAJE HANDLOWE W MONTREALU.

W związku z tendencją rozwojowa obrotów handlowych pomiędzy Polską a Kanadą uważamy za wskazane podać kilka poniż-

szych wskazań udzielonych przez Konsulat R. P. w Montrealu.

Formy tranzakcji:

Najbardziej powszechnym systemem jest zawieranie tranzakcji na podstawie ofert FOB. i CIF. Oferty FOB port załadowczy są robione nacgół przez eksporterów mniej wyrobionych w handlu zamorskim i nie znających rynku kanadyjskiego. Zdarzają się wypadki, że importerzy kanadyjscy żądają ofert FOB port europejski, jeśli przez stosunki z linjami i firmami spedycyjno-okrętowemi i przy znacznych obrotach mają możność uzyskiwać korzystniejsze warunki frachtowe i asekuracyjne.

Czynniki miarodajne zaś popierają, a firmy stare i wyrobione stosują raczej oferty CIF, które obejmują „cost,insurance, freight" i pozwalają osiągnąć lepsze ceny i warunki oraz budzą większe zaufanie klienteli. Przy tego typu tranzakcjach wybór drogi przewozu, terminu załadowania, linji i okrętu należy zawsze do eksportera. cło zaś opłaca importer zgodnie z samym terminem CIF. Rzadkie są wypadki , aby oferta opiewała na warunki CIF z opłaceniem cła, manipulacji i dostawy na miejsce przez eksportera.

Oferty CIF nie wykluczają w czasach obecnych wystawiania w samej tranzakcji faktur, obejmujących warunki FOB; koszta transportu i asekuracji morskiej figurują wtedy na osobnych warunkach, co ma na celu uniknięcie większego cła, pobieranego w Kanadzie od sumy faktury ad valorem.

Jeśli chodzi o warunki transportu, to choć trudno jest mówić o ściśle ustalonych zwyczajach, stwierdzić trzeba, że kupcy montrealscy wolą zawsze aby towar został dostarczony drogą możliwie morską do Montrealu, gdyż frachty kolejowe ze względu na wielkie odległości są bardzo wysokie. Dlatego też większość tranzakcyj handlowych z krajami zamorskiemi zawiera Kanada na czas otwartej nawigacji na rzece Św. Wawrzyńca, tj. w okresie od połowy kwietnia do połowy listopada, starając się sprowadzić towar w tym sezonie i magazynować go w razie potrzeby.

Wybór statku wzgl. linji okrętowej wynika z typu tranzakcji, bądź następuje naogół w drodze bezpośredniego porozumienia między stronami, przyczem duże znaczenie ma problem czasu i kosztów transportu morskiego z Europy. Naogół jeśli chodzi o handel z Polską, kanadyjscy importerzy skarżą się, że zarówno czas trwania przewozu, jak i jego koszty sa bardzo duże. Importerzy kanadyjscy nie dążą specjalnie do popierania linii okrętowych kanadyjskich (wzgl. angielskich), pozostawiając swobodę wyboru eksporterowi, bądź spedytorowi.

Kilka lat temu, przed kryzysem. w szeregu branż praktykowane były składy konsygnacyjne, które zapewniają posiadanie stałych zapasów towarów, większą łatwość zaopatrzenia odbiorców i lepsze wykorzystanie konjunktury handlowej i cen sprzedaży. Jednak interesy tego typu wymagają dużego zaufania obustronnego i kredytu i wobec pogorszenia sytuacji gospodarczej, a pośrednio i wypłacalności, są raczej rzadko w chwili obecnej stosowane. Sprzedaż towaru loco fabryka lub magazyn eksportera w handlu zamorskim prawie nie zdarza się. W wypadkach, gdy eksporter jest dobrze wprowadzony i ma swego reprezentanta w Kanadzie, zakupy dokonuje ten ostatni, polecając sprawę transportu np. spedytorowi brokerowi stałemu, który porozumiewa się ze swym korespondentem w porcie załadowczym i ustala warunki transportu.

Warunki płatności:

Kwestja regulacji należności i kredytu jest jak zwykle największą trudnością w tranzakcjach i formy jej zależą od rodzaju towaru. Częste są tranzakcje „cash against documents", przy których banki spełniają prócz funkcji finansowej także i handlową, wręczając dokumenty przy zainkasowaniu gotówki i pośrednicząc przy kontroli towaru i jego odbiorze. Te funkcje techniczno - handlowe, których podejmują się banki angielskie, zasługują na uwagę w porównaniu z operacjami raczej tylko finansowemi banków w Polsce. Stosowane też są akredytywy bankowe nieodwołalne, płatne w krajach eksportera, albo, rzecz godna uwagi. w portach załadunku, np. Hamburgu, za okazaniem dokumentów załadowczych i po aprobowaniu towaru, przez agenta importera kanadyjskiego, stale rezydującego w Europie.

Najpowszechniejszym wydaje się kredyt 30—90 dni. Mniejsze firmy europejskie, dopiero rozpoczynające eksportowe interesy i nie znające rynku, wolą oczywiście kredytu nie dawać i pragną możliwie szybkiego pokrycia. Natomiast firmy kanadyjskie, zwłaszcza duże i poważne domy handlowe i towarowe, przy zakupach z zagranicy o regulacji gotówkowej lub bezkredytowej naogół słyszeć nie chcą i importer zagraniczny musi się do tego wymagania dostosować lub traci interes. Zresztą warunki i kredyt różnią się ogromnie zależnie od rodzaju towaru, gdyż w niektórych branżach jest w zwyczaju płacić gotówką lub w bardzo krótkim terminie po odbiorze towaru.

W Kanadzie specjalnie często zdarzają się wypadki wystawiania przez firmy czeków, nie mających conajmniej chwilowo pokrycia. Jest to wynikiem łagodnego w tej dziedzinie prawodawstwa, które nie uważa w zasadzie faktu wystawienia czeku bez pokrycia za przestępstwo i wymaga podania sprawy do sądu dla uzyskania ewtl. sankcji.

Kwestje sporne i arbitraż:

W razie zatargu na tle wykonania warunków kontraktu, strony starają się naogół dojść do ugody bezpośredniej, Istytucje arbitrażo-

wo-kontrolne nie są tak rozwinięte w Kanadzie, jak w wielkich ośrodkach handlowych Europy Zachodniej i W. Brytanji. Arbitrażu w Montrealu podejmuje się Board of Trade, instytucja o charakterze odmiennym od Izb Przemysłowo-Handlowych polskich.

Częstokroć pośredniczą w zatargach Konsulaty i Radcowie Handlowi krajów zainteresowanych, którzy swą interwencją starają się doprowadzić do załagodzenia, w razie potrzeby przeprowadzają kontrolę towaru zakwestjonowanego, pobierając próbki itp. Poważne firmy eksportowe w kontraktach, a nawet na blankietach korespondencyjnych zastrzegają sobie juryzdykcję w miejscu ich stałej siedziby (w Europie). Niektóre Konsulaty, przeprowadzając ekspertyzę z ramienia firmy eksportowej, powołują prócz tego obywateli swego kraju. zamieszkałych np. w Montrealu i będących fachowcami w danej branży jako ekspertów i dopiero w razie niemożności załagodzenia sprawy, oddają ją odwokatom konsularnym.

Ułatwienia specjalne dla inkasa należności:

Eksporterzy, pragnący polecić inkaso swych należności za towary eksportowane do Kanady, mogą to czynić w pierwszym rzędzie przez banki, które przyjmują wszelkie zlecenia towarowe, bądź też przez kilka instytucyj specjalnych, które podejmują się transportu towaru, przeprowadzenia wszelkich formalności spedycyjno-celnych, pokazania towaru odbiorcy dla aprobaty, gwarantując nawet, za osobną opłatą, zainkasowanie należności. Wśród tych instytucyj wymienić można: National Terminal of Canada, Canadian Factors Bush Service Corporation of Canada, American Credit Indemnity etc.

Wywiady i informacje handlowe:

Źródłem informacyj handlowych są stosunki ze sferami kupieckiemi i banki, z któremi pracuje dana firma. Normalne referencje bankowe są naogół ogólne i bez większego pożytku praktycznego, przytem system ten jest kosztowny przy częstszem zasięganiu informacji.

Prócz tego istnieje jedyna w Kanadzie wywiadownia handlowa „Dun and Bradstreet". Firma ta wydaje 4 razy do roku szczegółowy spis firm handlowych z klasyfikacją ich kapitału i wypłacalności (na wzór Lloyd shipping registry) i udziela informacyj handlowych za opłatą rocznego abonamentu w sumie dol. 175. Informacje tej firmy są pożyteczne, lecz kosztowne. Doświadczenie wykazuje jednak, że informacje wyżej wymienionej wywiadowni i referencje bankowe niezawsze są możliwe do uzyskania lub są nieścisłe, gdyż wypłacalność danego importera kanadyjskiego znana jest dostatecznie na **miejscu, natomiast jego niesumienność lub** niedociągnięcia natury finansowej lub technicznej wobec jego dostawcy zamorskiego trudniej dają się stwierdzić na terenie zagranicznym. Wobec tego zaleca się dużą ostrożność w zakresie informacyj handlowych.

ZMIANY SYSTEMU OGRANICZEŃ PRZYWOZOWYCH WE WŁOSZECH.

Zapowiedziana od pewnego czasu reforma zarządzeń, poddających w myśl dekretu z 16 lutego br. import z zagranicy określonym warunkom, znalazła swój wyraz w okólniku wydanym przez Nadintendenta wymiany walutowej prof. Guarneri do Faszystowskiej Konfederacji przemysłowej, w której tenże zaznacza: iż „doświadczenia ostatnich miesięcy, podczas których stosowane były zarządzenia dekretu z 16 lutego br. odnośnie regulowania importu zagranicznego, dały sposobność do rozszerzenia systemu licencyjnego — stosowanego dotychczas do towarów zakazanych do przewozu objętych listą A wg. dekretu z 30 marca br. — również na część towarów z listy B i C tegoż dekretu, których przywóz dokonywał się dotychczas na postawie kwitów celnych z odnośnego okresu roku 1934".

W ten sposób od 1 lipca br., przy równoczesnem zniesieniu kwitów celnych, do obecnie istniejącej listy towarów zakazanych do przywozu włączone zostaną następujące artykuły: masło, ryby, kakao, wina, oleje zwierzęce i roślinne, smalec, margaryna, degras, len, juta, sierść, włosie, szczecina, tłuszcze zwierzęce i roślinne, jedwab, tkaniny i wyroby, minerały żelaza, manganu, ołowiu, miedzi, cynku i in., tlenki cynku, złomy żelazne i stalowe, złomy żeliwne i odpadki, stopy żelaza, stal w gąskach, blooms itp., sztaby, pręty, blachy, płyty, rury, druty miedziane i stopy miedzi, nikiel i stopy, ołów i stopy, cynk i stopy, inne metale i ich stopy, pilniki i rasple, węgiel kamienny w każdej postaci, koks, talk, fosfaty, nawozy chem., roślinne i zwierzęce, kamfora, barwniki i garbniki roślinne, skóry surowe, świeże, suszone, futra surowe, guma, ebonit i ich odpadki, miazga drzewna, celuloza, papier drukowy, szmaty i gałgany.

Podania o przyznanie kontyngentu na jeden lub więcej z wymienionych powyżej towarów musza być złożone przez zainteresowane firmy do fachowych Federacyj najpóźniej do dnia 10 czerwca, celem uzyskania zezwolenia na przywóz w drugiem półroczu roku bieżącego.

W podaniu, które zredagowane być powinno na specjalnym formularzu, należy podać: ilość towaru, jaką firma zamierza importować oddzielnie w III i IV trymestrze br. (tj. lipiec-wrzesień i październik-grudzień), kraj pochodzenia, pozycja i podpozycja tar. celnej brzmienie i adres firmy. Ponadto do podania dołączone być mają kwity celne z III i IV trymestru roku 1934 na dowód dokonanego importu. W wypadku, gdyby firma dopiero powstała (a więc nie posiada kwitów celnych z

roku ub.), albo też z powodu rozszerzenia przedsiębiorstwa stwierdzony import zeszłoroczny okazałby się niedostateczny (ilość kwitów celnych za mała), podanie o przydział odpowiedniego kontyngentu musi być poparte dokumentami lub innemi dowodami, potwierdzającemi szczególną sytuację firmy i konieczność uzyskania wymienionego kontyngentu, względnie zwiększenia importu w stosunku do roku zeszłego.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 17 CZERWCA 1935 ROKU.

AUSTRJA. W Dzienniku Ustaw Związkowych z dnia 7 czerwca 1935 r. (Bundesgesetzblatt Nr. 219) ogłoszone zostało rozporządzenie Związkowego Ministra Skarbu i Związkowego Ministra Handlu i Komunikacji, dotyczące zakazu przywozu niektórych towarów do Austrji.

Rozporządzenie to, weszło w życie z dniem ogłoszenia, stanowi 18-te z kolei rozporządzenie, zawierające listę towarów, których przywóz do Austrji bez specjalnego pozwolenia jest zabroniony.

Do towarów zakazanych do przywozu zaliczone zostały tem rozporządzeniem:

	Z pozycji austr. taryfy celnej
1) wata bawełniania, bielona i odtłuszczona	132 a
2) tkaniny bawełniane z przędzy Nr. 50 i poniżej licząc w 5 mm w kwadracie więcej aniżeli 58 nitek	142
3) tkaniny bawełniane lepsze, to jest tkanina z przędzy ponad Nr. 50 do Nr. 100 włącznie	143 b — e
4) tkaniny bawełniane najlepsze, to jest tkaniny z przędzy ponad Nr. 100	144 b — d
5) szpagat	171 b
6) wojłoki tkane, niezakończone albo w formie worów (także szorstkie).	190 c
7) bibułki papierosowe	246 a
8) skóry wołowe i końskie garbowane na sposób skór podeszwowych (także na pasy napęd.): inne (aniżeli z kawałków grzbietowych) odpadki skórzane	276 b i c
9) skóry wołowe i końskie garbowane nie na sposób skór podeszwowych, także farbowane z wyjątkiem skór lakierowanych i bronzowych inaczej (aniżeli mineralnie) wyprawiane)	277 b
10) skóry cielęce mineralnie garbowane, bronzowe albo czarne	278 a
11) szkło dęte (prasowane i szkło masywne) bliżej nieokreślone, nierafinowane a) szkło techniczne b) inne i te towary, które podpadają pod uwagę 3-tej pozycji	316 a, d i uwaga 3
12) szkło dęte, prasowane i szkło masywne bliżej nieokreślone, rafinowane	317
13) flaszki do piwa, wina i wody mineralnej	319
14) szyby lustrzane, także z siatką drucianą, szlifowane, polerowane jednakże dalej nieobrobione	322 b f
15) cement, inny	339 b
16) łączniki rur (fittingi) z kutego żelaza	378
17) kwas octowy	499 h
18) gilzy do naboi, puste, nienapełnione	545
19) naboje, zapalniki	546

Nowe zakazy przywozu nie obejmują towarów mających większe znaczenie dla polskiego eksportu do Austrji. Dotyczą one jednakże niektórych artykułów, których import z Polski do Austrji w ostatnich dwóch latach został zapoczątkowany i ewentualnie mógł się rozwinąć. Do towarów tych należą: wata bawełniana, szkło dęte, prasowane i szkło masywne nierafinowane, szkło dęte prasowane i szkło masywne rafinowane (inne), flaszki do piwa, wina i wody mineralnej, tkaniny bawełniane i inne.

W związku z wydaniem nowych zakazów podane zostały do wiadomości normy udzielania pozwoleń przywozu. Pozwolenia przywozu opierać się mają na podstawie dostaw w 1933 r.

BELGJA. Rozporządzenie królewskie z 5 b. m. znosi na okres do 30 czerwca br. opłatę 5 fr. od 100 kg. kartofli pobieraną za udzielanie zezwolenia na wwóz tego produktu.

BUŁGARJA. W dniu 4 b. m. zostało ogłoszone nowe rozporządzenie, regulujące przywóz i wywóz. Zawiera ono daleko idące zmiany w stosunku do stanu obecnego, gdyż obniża kontyngenty przywozowe o 50 proc. w stosunku do stanu z 1931 i 1932 r. zarówno pod względem ilościowym jak i wartości przywożonych towarów. Równocześnie rozporządzenie zawiera nową listę towarów przeznaczonych na eksport, za które jednak w drodze wymiany kompensacyjnej można uzyskać wyższe nawet kontyngenty przywozowe, niż przewidziane w tem rozporządzeniu.

CZECHOSŁOWACJA. Rozporządzenie Ministra Finansów z 7. VI. 1935 potwierdza dotychczasowe cła dodatkowe na bydło i mięso w następujących wysokościach:

poz. 63	(woły) i 64 (byki)	44 Kc.
poz. 65	(krowy)	38 Kc.
poz. 66	(młode bydło	37 Kc.
poz. 67	(cielęta)	37 Kc.
poz. 117	a) 2) (mięso świeże)	88 Kc.

Z nowem rozporządzeniem zmienia się tylko podstawa prawna tych ceł dodatkowych.

Zmienione cła na masło i tłuszcze z ważnością od 10 bm. są następujące: poz. 88 — masło naturalne, świeże i solone także topione 420 Kc. (dot. 210), poz. 89a sadło wieprzowe i gęsie surowe. Kc. 18.— (bez zmiany), poz. 89b sadło i gęsie wytopione Kc. 300,— (bez zmiany).

Na zboża z ważnością również od 10 bm.: poz 23 pszenica 10 Kc. (dotych. 14 Kc.), poz. 24 żyto 25 Kc. (dotych. 27 Kc.), poz. 25 jęczmień 26 Kc. (dotych. 27 Kc.), poz. 26 owies 23 Kc. (dotych. 24 Kc.).

FRANCJA. Journal Officiel z 30 maja b. r. wymienia towary nowo zwolnione przy wwozie od 4% dodatku idącego na fundusz marynarki handlowej, a między innemi — następujące:

Nr. taryfy	Towar.
z 476 bis	Skóra wyrobiona po węgiersku.
481 A/D	Obuwie ze skóry t. j. wierzchy obuwia w całości lub częściowo ze skóry a podeszwy ze skóry bądź z innego materjału.
z 482 A	Obuwie z tkanin lub pilśniu.
482 bis	Obuwie do domowego użytku wszelkich rodzajów.
483	Obuwie z futra lub futrem obłożone.
z 546 bis	Sprzączki, agrafki, haczyki, zapinki i uszka do ubrań i wszelkich wyrobów konfekcyjnych — z żelaza, stali, miedzi, mosiądzu lub jakichkolwiek innych nieszlachetnych metali oraz części metalowe powyższych przedmiotów w stanie nieobrobionym lub polerowane, lakierowane, pobielane i białe.

Dekret wprowadzający wyżej przytoczone i inne zwolnienia od 4% dodatku na marynarkę handlową ma moc wsteczną od dn. 10 sierpnia 1934 r. Wpłacone sumy z tytułu dodatku mogą być zwrócone przez władze celne za przedstawieniem odpowiednich dowodów.

Kontyngenty dla szytej bielizny damskiej i dziecinnej (z Nr. taryf. 460) — zostały wprowadzone rozporządzeniem ministra Handlu z 30 maja b. r. Ogólny kontyngent za drugi kwartał b. r. został ustalony na 124 q. Wwóz będzie możliwy po uzyskaniu ze-

zwolenia, o które zwracać się należy do Comité Interprofessionel des Pièces de Lingerie pour Femmes, Paris. 8, rue de Montesqieu.

Dekret z dn. 29 maja br. zmienia stawki celne od oleju ziemnego w sposób następujący:

Nr. taryfy	Towar	Tar. Gener.	Taryf. Minim.
197 bis	Olej ziemny, łupkowy i inne oleje mineralne:		
	a) Benzyna:		
	przy wwozie hl.	146,60	48.85
	przy wyjściu z zakładów znajdujących się pod kontrolą celną hl.	113,60	37,80
	b) t. z. White-Sprit:		
	przy wwozie hl.	146,60	48,85
	przy wyjściu itd. jak wyżej	113.40	37,80
	c) t. z. olej palny:		
	przy wwozie hl.	168,35	56,15
	przy wyjściu itd. jak wyżej; hl.	135,25	45,05
	d) inne:		
	przy wwozie hl.	218,55	72,85
	przy wyjściu itd. jak wyżej hl.	185.,40	61,80

Stawki celne podane są we frankach. Hl rozumie się przy 15 centigradach.

HOLANDJA. Od 7 b.m. został zmonopolizowany wwóz i wywóz wszystkich towarów z trzciny i z materjałów podobnych. Monopol rozciąga się także na wszelkie wyroby wiklinowe i koszykarskie oraz meble z wzmiankowanych materjałów. Przywozu i wywozu powyższych towarów dokonywać będą mogły tylko te firmy, z któremi zawrze umowę Holenderska Centrala Rolnicza jako urząd wykonujący monopol. Firmy zainteresowane winny zatem bezzwłocznie zwrócić się do Centrali z wnioskiem o zawarcie odpowiedniej umowy.

INDOCHINY. Dekret francuski z 30 sierpnia 1934 o zmianie taryfy celnej odnośnie różnych metali uzyskał zastosowanie — w myśl rozporządzenia Generalnego Gubernatora z dn. 9 kwietnia b. r. — tylko w zakresie Nr. taryfy 225 bis (taśmy, drut, paski ze stopów żelaza, niklu, chromu itd.): stawka 60%, względnie 15% ad val.

W. P. IRLANDJA. W myśl uchwał finansowych Izby Posłów z dnia 15 maja b. r. zwiększone zostało cło na następujące towary: cukier, melasa, glukoza, sacharyna oraz wyroby z cukru i innych środków słodzących. Natomiast całkowicie zniesione zostało cło (dotychczas 30% i 20% ad v.) na spinki do mankietów do koszul, na broszki oraz na kolczyki, wyrabiane z mosiądzu, bronzu i śpiżu.

JUGOSŁAWJA. W związku z podjętą przez Rząd akcją zmierzającą do polepszenia sytuacji jugosłowiańskiego rolnictwa odzywają się liczne głosy domagające się rewizji obowiązującej taryfy celnej (z 1925 r.) w kierunku obniżenia stawek celnych na wyroby przemysłowe. Zdaniem zwolenników takiej rewizji, faworyzowanie przywozu przemysłowego rozszerzyłoby możliwości eksportu z Jugosławji produktów rolnych. Sfery przemysłowe wypowiadają się przeciw temu planowi.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma amerykańska interesuje się importem do Curacao artykułów konfekcji damskiej i męskiej w charakterze przedstawiciela. P/14952/64/M.

Firma maltańska interesuje się nawiązaniem stosunków handlowych z wytwórcami polskimi różnych artykułów. P/15550/21/M.

Różne artykuły użytku domowego, jak naczynia emaljowane, szkło stołowe, oraz skóra sztuczna, konfekcja męska i damska, wyroby dziane z bawełny, płaszcze gumowe, koce bawełniane, kilimy, obuwie męskie i dziecinne, płyty gramofonowe, soki, owoce i marmelady poszukiwane są przez firmę polską, mającą siedzibę w Abisynji. P/15542/4S/Sz.

Latarki naftowe poszukiwane są w kolonjach Zachodniej Afryki. P/15582/44/Sz.

Lampy poszukiwane są przez firmę w Dakarze. P/15581/50/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Firma hiszpańska Viuda de Salvador Llaudes Contra Muelle, 12 — Grao Valencia interesuje się importem hurtowym jaj z Polski.

Pozatem pragnie firma ta wejść w kontakt z eksporterami polskimi, którzy zechcieliby jej oddać ogólną reprezentację na wszelkie towary polskie. eksportowane do Hiszpanji.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

KRONIKA

— POŁOWY RYB MORSKICH W MIESIĄCU CZERWCU. W przeciągu miesiąca czerwca br. złowiono na całem wybrzeżu 199.460 kg ryb. Według poszczególnych gatunków połowy w miesiącu sprawozdawczym przedstawiają się następująco: troć 300 kg, stornia 137.200 kg, zimnica 10.780 kg, gładzica 2.200 kg, skarp 7.740 kg, śledzie mor. 1.060 kg, węgorze 4.500 kg, wątłusze 23.580 kg, węgorzyce 5.340 kg, makrele 400 kg, szczupaki 2.670 kg, okonie 650 kg, płotki 2.250 kg, certy 700 kg.

Podział połowów na poszczególne obwody był następujący: Hel 37.100 kg, Gdynia 24.250 kg, Jastarnia — Wielka Wieś 91.150 kg, Chłapowo — Karwia 29.550 kg, Puck i wioski zatoki 13.540 kg, połowy dalsze 3.470 kg, połowy dalekomorskie 400 kg.

Stan połowów w czerwcu uległ cyfrowo pewnej zwyżce, w stosunku do miesiąca maja przedstawia się naogół słabo. Powodem tego było ograniczenie rybołówstwa wywołane brakiem zbytu na ryby. W porównaniu z czerwcem roku ub. ilość złowionych ryb jest mniejsza o 56.640 kg, zdecydowały o tem słabsze połowy plastug, węgorzyc oraz wątłuszy. W

miesiącu sprawozdawczym wypłynęły do Kategatu na połowy makreli zorganizowane poraz pierwszy przez Morski Instytut Rybacki 2 kutry „Gdy 26“, oraz „Hel 111“. Połowy ich były niezbyt wielkie, gdyż rybacy trafili na zakończenie sezonu połowów makreli sieciami i łowili tylko przy pomocy haczyków. Na połowy dalekomorskie śledzi wyjechała pozostała część statków firmy „Mewa“, zabierając przytem na każdy statek po 5 rybaków polskich.

— **NOTOWANIA CEN W GDYNI.**

A. **Śledzie solone** — bez zmiany.

B. **Inne ryby importowane:**

Śledzie zamrożone, norweskie, 50 kg netto, 320 sztuk 16 zł hurt; śledzie zamrożone norweskie, 50 kg netto, 200 sztuk 15 zł hurt; śledzie wędzone w Gdyni, á 15 do 20 gr sztuka, za 320 szt. 48 zł detal; śledzie wędzone w Gdyni, á 15 do 20 gr sztuka, za 200 sztuk 40 zł detal: dorsze zamrożone islandzkie, za 50 kg netto 20 zł hurt.

C. **Polskie połowy:**

Flądry i dorsze świeże za 50 kg netto 16 zł: płocie z jezior pomorskich do produkcji konserw za 50 kg 15 zł; wędzone flądry za 50 kg netto 60 zł hurt; wędzone węgorze za 50 kg netto 200 zł hurt; filety z dorsza, mrożone, z 1934 r. za 50 kg 17,50 zł; filety smażone, t. zw. „frit“ á 35 gr porcja $^1/_5$ kg 87,50 zł; makrele świeże, 3 do 4 szt. na kg, z połowów pod Norwegją, cena nieustalona.

— **HANDEL ŚLEDZIOWY STAWIA PRZED BANKOWOŚCIĄ POLSKĄ SPECJALNE ZADANIE.** Handel śledziem solonym importowanym i z własnych połowów, tak dla potrzeb krajowych jak i dalszego reeksportu (tranzytu), wymaga współdziałania banków. Śledzie solone są artykułem masowym i standaryzowanym i dlatego cieszą się w innych portach (podobnie jak u nas od niedawna bawełna) specjalnem zainteresowaniem banków obsługujących ten dział gospodarczy. Do niedawna monopol w imporcie do Polski śledzi solonych dzierżył Gdańsk, sprowadzając np. w 1929 r. 83 tysiące ton śledzi o wartości 50 miljonów złotych.

Obecnie Gdynia trzeci już rok posiada nieznacznie rosnącą rubrykę importu i własnych połowów śledzi solonych. Po wybudowaniu specjalnej chłodni śledziowej na 30 tysięcy beczek (wedle zapowiedzi w roku bieżącym), zapotrzebowanie na śledzie solone wszelkich gatunków będzie mogło przechodzić przez Gdynię. Wymagać to będzie jednak specjalnego ustosunkowania się bankowości do tego działu, tak jak to ma miejsce w portach sąsiednich, stosownie do warunków handlu śledziowego.

— **KONSERWY RYBNE NA WYSTAWIE PRZEMYSŁOWO - RZEMIEŚLNICZEJ W GDYNI.** Specjalny pawilon na Wystawie zajmuje Związek Przemysłu Konserwowego (30 m. kwadr.) mający również dział konserw rybnych (oprócz jarzynowych, owocowych i mięsnych).

WYSTAWY I TARGI

OTWARCIE WYSTAWY PRZEMYSŁOWO-RZEMIEŚLNICZEJ W GDYNI.

W dniu 29 czerwca otwarta została w Gdyni Wystawa Przemysłowo - Rzemieślnicza. Aktu otwarcia dokonał Pan wicewojewoda Pomorski Starzyński w obecności Komisarza Rządu m. Gdyni Mgr. pr. Fr. Sokoła, Dyrektora Departamentu Morskiego Min. Przemysłu i Handlu p. inż. Możdżeńskiego, Dyrektora Urzędu Morskiego inż. Łęgowskiego i szeregu innych wybitnych osobistości.

Do omówienia szczegółów, dotyczących wystawy oraz jej znaczenia powrócimy niebawem.

DZIAŁ DRZEWNY NA XV MIĘDZYNARODOWYCH TARGACH WSCHODNICH.

Zarząd Targów Wschodnich przystąpił w roku bieżącym śladem lat ubiegłych wespół z Syndykatem Interesentów Drzewnych do zorganizowania grupy przemysłu drzewnego na XV. Międzynarodowych Targach Wschodnich.

Specjalny Komitet pod przewodnictwem Dra Csali nawiązał już kontakt z wszelkiemi poważniejszemi firmami tej branży. Grupa przemysłu drzewnego obejmować będzie wszelkie materjały i wyroby drzewne od surowca do gotowych produktów, jak meble i różne sprzęty gospodarstwa domowego, przybory sportowe itp. W odróżnieniu od lat poprzednich grupa ta w bieżącym roku obejmie również maszyny, aparaty, narzędzia itp. stosowane w przemyśle drzewnym.

NADSYŁANIE MATERJAŁU PROPAGANDOWEGO DO PAWILONU POLSKIEGO NA WYSTAWIE MIĘDZYNARODOWEJ W BRUKSELI.

W Pawilonie Polskim na Wystawie Międzynarodowej w Brukseli znajduje się specjalne biuro informacyjno - propagandowe.

Ze względu na zainteresowanie przemysłem polskim w Brukseli byłoby bardzo wskazanem, aby firmy polskie stale nadsyłały materjały propagandowe w językach obcych dla Pawilonu Polskiego na wspomnianej wystawie.

Materjały te wysyłać należy pod adresem: Commissariat Général de Pologne près l'Exposition Internationale-Bruxelles (Belgique) 13, rue de Florence.

Broszurki można wysyłać jako paczki (do 10 kg) lub jako „druki“ w paczkach do 2 kg.

Dr Władysław Sowiński — PRAWO HANDLOWE MORSKIE W ZARYSIE wraz z przepisami o asekuracji morskiej i zestawieniu przepisów administracyjno-morskich. Skład Główny — Książnica Atlas 1935 — stron 297.

Wobec dotkliwie odczuwanego braku w dotychczasowej literaturze polskiej systematycznego opracowania stosowanego u nas prawa handlowego morskiego, powitać należy z dużem uznaniem pracę Dr Władysława Sowińskiego, radcy prawnego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, znanego już z krótkich monografij w tej dziedzinie z lat ubiegłych.

W dziedzinie morskiej żeglugi handlowej stosowane u nas jest prawo, zawarte w IV księdze niemieckiego kodeksu handlowego z 10 maja 1897 r., a obowiązujące na ziemiach zachodnich i temsamem na wybrzeżu morskiem. Stosowanie tego prawa ułatwia nasze prawo prywatne międzydzielnicowe (Dz. U. R. P. z 1926 r. Nr. 101, poz. 580). Wprawdzie w pozostałych dzielnicach przejęliśmy w spuściźnie kodyfikacje prawa handlowego morskiego, jednakże w praktyce nie są one stosowane. W b. Królestwie Kongresowem przepisy dotyczące handlu morskiego, zawarte w art. 190—436 Kodeksu handlowego dla Królestwa Polskiego (Code de commerce), już przed odbudową Państwa Polskiego nie były stosowane wskutek braku wybrzeża morskiego i transakcyj handlowo - morskich. Na pozostałych częściach b. zaboru rosyjskiego obowiązywała i obowiązuje dotąd w dziedzinie morskiej żeglugi handlowej II księga ogólno - rosyjskiego kodeksu handlowego z 1903 r. W b. Austrji, w skład której wchodziła Małopolska, źródłem prawa handlowego morskiego było głównie prawo Napoleońskie: Code de commerce. Stosowano to prawo na obszarze b. Austrji jako prawo zwyczajowe, z wyjątkiem Dalmacji i południowego Tyrolu, gdzie obowiązywało ono jako prawo ustawowe.

IV księga niemieckiego kodeksu handlowego pozostaje zatem i niewątpliwie przez dłuższy jeszcze czas będzie źródłem prawa morskiego w Polsce. Wprawdzie Komisja Kodyfikacyjna przystąpiła już do prac nad polskiem prawem morskiem, nie należy się jednak łudzić, iż będzie ono mogło w krótkim czasie wejść w zastosowanie, a to głównie z uwagi na port gdański, który będąc drugim portem polskiego obszaru celnego, i mając liczne więzy ekonomiczne z portem gdyńskim, nie może pozostawać pod rządem innego systematu prawa morskiego. Kwestja zatem stworzenia polskiego prawa morskiego łączy się ściśle z zagadnieniem unifikacji tego prawa w obu portach wspólnego obszaru celnego.

Dobrze się zatem stało, iż Dr Sowiński podjął się trudnego systematycznego opracowania przepisów IV księgi b. niem. k. h., uwzględniając zarówno z jednej strony najważniejsze systematy obce, jakoteż i z drugiej strony nasze własne, aczkolwiek nieliczne jeszcze instytucje publicznego prawa morskiego.

Na szczególne podkreślenie zasługuje ekspozycja tematu, i jej duża przejrzystość. Po wstępie, w którym rozpatrzył autor całokształt prawa morskiego i jego szczególnie ważnej dziedziny — mianowicie handlowe prawo morskie, będące tematem pracy, po krótkim rzucie historycznym ze szczególnem uwzględnieniem obecnego stanu rzeczy w Polsce, oraz po zacytowaniu najważniejszej literatury tego przedmiotu — omawia autor zasięg handlowego prawa morskiego, oraz jego charakter jako części prawa handlowego, wraz z nakreśleniem stosunku do prawa cywilnego, do międzydzielnicowego prawa prywatnego, oraz do międzynarodowego prawa morsko - handlowego. Po rozdziale, traktującym o zarobkowym charakterze żeglugi, omówił autor szczegółowo podmioty handlowego prawa morskiego, a więc charakter, rolę i odpowiedzialność przedsiębiorcy okrętowego, obowiązki i uprawnienia kapitana statku, oraz innych członków jego załogi — podróżnych, załadowców i innych osób pomocnych przy przewozie morskim.

W następnym rozdziale traktującym o przedmiotach tego prawa, dokładnie omówił autor statek, egzekucję z handlowego statku morskiego, hipotekę morską, ładunek statku, oraz prawa wierzyciela hipotecznego i wierzyciela ładunku.

Przechodząc do stosunków prawnych w handlowej żegludze morskiej wynikających z umowy, poświęcił autor szczegółowe, wnikliwe i bardzo trafne uwagi umowie o przewóz ładunku, o przewóz podróżnych oraz ubezpieczeniom morskim. W tym najważniejszym dziale jego pracy zasługują przedewszystkiem na uwagę obszerne wywody dotyczące umowy o przewóz ładunku, przeprowadzone pod kątem analogji innych systematów, oraz z uwzględnieniem unifikacyjnych tendencyj w międzynarodowo-prywatnem prawie morskiem.

Rozdział traktujący o konosamencie może służyć za wzór zwartości wykładu, oraz jego jasności i trafności ujmowania wyłaniających się kwestyj prawnych. W tym rozdziale tak samo jak i w następnym, traktującym o awarji wspólnej, poszczególnej, zderzeniu statków, oraz ocaleniu i pomocy na morzu, ukazuje się nam autor jako wybitny systematyk, pełen troski nietylko o wierne nakreślenie zrębów instytucji prawnej, lecz

również i o trafne odzwierciedlenie ścierających się z sobą poglądów i teoryj.

W załączniku podał autor w swem własnem tłumaczeniu dosłowny tekst brukselskich konwencyj z r. 1924 i 1926, odnoszących się do ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich, przywilejów i hipotek morskich, ujednostajnienia niektórych zasad konosamentu, oraz imunitetu statków państwowych.

W dalszym ciągu zestawił Dr Sowiński przepisy krajowe i konwencje zagraniczne, dotyczące marynarki handlowej, morskich portów handlowych. oraz rybołówstwa morskiego, jakoteż i emigracji, ustroju powiatu morskiego, miasta i portu gdyńskiego — wraz z podaniem najważniejszych norm krajowych i zagranicznych, dotyczących handlu i transportu morskiego.

Pracę uzupełnia 15-stronicowy skorowidz, bardzo szczegółowy, będący doskonałą wskazówką w prawdziwej gęstwinie zagadnień prawnych, dotyczących morskiego prawa handlowego.

Praca Dr Sowińskiego jest drugą z rzędu w naszym młodym dorobku naukowym w tej dziedzinie, od czasu odzyskania niepodległości. Pierwszą była wydana w r. 1930 książka Dra A. Majewskiego „Prawo Morskie", która zawiera częściowe streszczenie norm IV Księgi Kod. Handlowego. Praca Dr Sowińskiego wybiega daleko poza ramy książki Dr Majewskiego i stanowi nietylko zarys, jak ją skromnie nazwał autor, lecz obszerne porównawcze studjum, w którem niejednokrotnie spotyka się judykaty sądów zagranicznych w ważnych kwestjach spornych z dziedziny transportu morskiego. Ukazanie się tej pracy nastąpiło prawie równocześnie z utworzeniem Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego w Warszawie, którego autor jest jednym z najbardziej czynnych członków. W równorzędności tych faktów dopatrywać się można doskonałego prognostyku dla rozwoju tej młodej gałęzi polskiej jurysprudencji, która niewątpliwie będzie się starała dotrzymać kroku w swym rozwoju postępowi, jaki towarzyszy naszemu młodemu portowi i naszej marynarce handlowej.

Dr Tadeusz Bierowski.

—o—

Praca Dra Władysława Sowińskiego jest do nabycia w Referacie Prasowym naszej Izby w cenie zł 10.

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA–GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów – Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Cieszyn	9. 7.	13. 7.	17. 7.	20. 7.
Capella	16. 7.	20. 7.	24. 7.	27. 7.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Wyborga — Kotka

H. Lenczat i S-ka

s/s Imatra — z Gdyni 11/12. 7.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjoeld — z Gdyni 22. 7.

Do Rygi (Riga) i Bremy

Aug. Wolff Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Hector	13. 7.	20. 7.

Do Rygi i Lübeck

H. Lenczat i S-ka

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 11. 7. s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 18. 7.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 12. 7. i 22. 7.

Żegluga Polska S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 18. 7. i 29. 7.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Citta di Bergamo — z Gdyni 6. 7.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sie

s/s Egon — z Gdyni 13. 7.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 11. 7.

Do Karlskrony

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 12. 7. i 22. 7.

Do Ahus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 10. 7. i 24. 7.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 12. 7.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Odjazdy — Sailings	
	Gdynia	Gdańsk
s/s	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Albert	13. 7.	16. 7.
Tatti	16. 7.	20. 7.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 9. 7. — z Gdańska 13. 7.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 11. 7.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Jaederen — z Gdyni 22. 7.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Śląsk — z Gdyni 9. 7. — z Gdańska 12. 7.
s/s Puck — z Gdyni 16. 7. — z Gdańska 19. 7.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. —

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Lenczat & Co sp. z o. o.

s/s Wiborg — z Gdyni 16/17. 7.

Aug. Wolff Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Jupiter	11. 7.	13. 7.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich
Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

	Gdynia	Gdańsk
s/s Bussard	18. 7.	20. 7.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Śląsk	9. 7.	12. 7.	20. 7.
Hel	16. 7.	19. 7.	24. 7.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Bussard — z Gdyni 18. 7. — z Gdańska 20. 7.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ariadne — z Gdyni 9. 7.

s/s Hebe — z Gdyni 13. 7

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 16. 7. — z Gdyni 18. 7.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 9. 7. — z Gdyni 11. 7.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 9. 7. — z Gdyni 11. 7.
s/s Lwów — z Gdańska 16. 7. — z Gdyni 18. 7.

Do Liverpool i Manchester

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Hindsholm — z Gdyni 13. 7.

Do Leith — Grangemouth — Aberdeen

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Haarlem — z Gdyni 13. 7.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre - La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjoeld — z Gdyni 22. 7.

Do Le Havre

Polsko - Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

s/s Warszawa — z Gdyni 20. 7.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tanger — z Gdyni 15. 7.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tanger — z Gdyni 15. 7.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.

Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Gdynia — porty hiszpańskie (Walencja — Barcelona)

Polska Agencja Morska (P. A. M.)

s/s Nordsöen — z Gdyni 3. 7.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Caledonia — z Gdyni 10. 7.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Broholm — z Gdyni 19. 7.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Citta di Bergamo — z Gdyni 14. 7.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

s/s Algeria — z Gdyni 9. 7. m/s Vikingland — z Gdyni 20. 7.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.

Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s City of Fairbury 13. 7. s/s Cliffwood — z Gdyni 20. 7.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — 18. 7. i 17. 8.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s Pacific — z Gdyni 28. 7.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore IX — z Gdyni 9. 7.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Kaaparen — z Gdyni 22. 7.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singa pore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Bristol — z Gdyni 27. 7.

Gdynia — Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Rinda — z Gdyni 16. 7.

Gdynia — Adelaide — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

9 lipca:

s/s ALGERIA lin. po ładunek na Lewant, Pol.-Lewant.

s/s CIESZYN lin. z Antwerpji i Rotterdamu z ład., ładuje do Tallinna i Helsinek, Żegluga Polska.

s/s BORE IX lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.

s/s CHORZÓW lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

s/s ARIADNE lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s HELGA L. M. RUSS z tomasyną. PAM.
s/s HAFNIA po węgiel, Bergenske.
s/s SPES po węgiel, Bergenske.
s/s ALBERT po węgiel, Bergenske.
s/s ODERSTROM po węgiel. Speed.

10 lipca:

s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s IWAN lin. i zach. Szwecji dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/cystern. SKAGERRAK po melasę. Lloyd Bałtycki.
s/s ROEDSKAER po węgiel, PAM.
s/s TORUŃ po węgiel, PAM.
s/s CAPELLA po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s ARNIS ze złomem, PAM.
s/s VESTA ze złomem, PAM.
m/s FLOTTBECK po węgiel, PAM.
s/s TÄRNAN dodatk. lin. z Rotterdamu z bananami i drobnicą, PAM., Żegluga Polska.

11 lipca:

s/s ARGOSY lin. z N. Yorku i Filadelfji dla wyładowania, Am. Scantic Line.
s/s AKERSHUS lin. z wschodniej Norwegji dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s JUPITER lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s IMATRA lin. po ładunek do Kotki i Wiborga, Lenczat.
ż/m ERNA lin. z Aarhus/Odense dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s RIBERSBORG po węgiel, Wolff.
s/s SCHIELAND po węgiel, Speed.
s/s HELFRID po węgiel, Bergenske.
s/s L. M. TROZELLI po węgiel, Bergenske.
s/s TANTO po węgiel, Bergenske.

12 lipca:

s/s HAARLEM lin. po ładunek do Leith/Grangemouth, Reinhold.
s/s MARIEHOLM lin. ze Stockholmu i Piławy, ładuje do Karlskrony, Kłajpedy i Stockholmu, Bergenske.
s/s BROOK lin. po ładunek do Finlandji, Lenczat.
s/s THEODOR po drzewo, PAM.
s/s ALF po drzewo, Rummel & Burton.
s/s POZNAŃ po węgiel, PAM.
s/s SYLVIA po węgiel, Speed.

13 lipca:

s/s PUŁASKI lin. z N. Yorku z pasażerami, pocztą i towarami, Gdynia — Am. L. Ż.
s/s CITY OF FAIRBURY lin. z portów bałtyckich, ładuje do Nowego Yorku i Filadelfji, Am. Scantic Line.
s/s HINDSHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s ALBERT lin. z Hamburga, dla wyład. i ładowania, Prowe.

14 lipca:

s/s CITTA DI BERGAMO lin. ze Stockholmu po ładunek do Hiszpanji i Italji. Rummel & Burton.
s/s HUNDVAAG dodatk. lin. z Rotterdamu z banan. i drob., PAM., Żegl. Polska.

15 lipca:

s/s EGON lin. zach. szwedzka dla wyład. i ładowania, Behnke & Sieg.
s/s CAPELLA lin. z Tallinna i Helsinek dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.
s/s LECH lin. (lub 17-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Polbrit.
s/s LWÓW lin. (lub 17-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.
s/s JAEDEREN lin. z zach. Norwegji dla wyładowania, Bergenske.
s/s OSKAR FRIEDRICH lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s TANGER lin. portugalsko - marokkańska dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s HEBE lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s FLYNDERBORG po drzewo, PAM.
s/s ALBERT po węgiel, Speed.
s/s HECTOR lin. z Bremy z ładunkiem: ładuje do Rygi i Bremy, Wolff.

16 lipca:

m/s TOLEDO lin. z portów zatoki Meksykańskiej dla wyładowania, Bergenske.
s/s BORE VIII lin. z B. Aires, Santos. Rio dla wyładowania, Bergenske.
m/s JAPAN lin. z portów indyjskich dla wyładowania, Bergenske.
s/s RINDA lin. po ładunek do portów indyjskich, Bergenske.
s/s TCZEW lin. ze Stockholmu i Norrköping dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.
s/s TATTI lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.

17 lipca:

m/s SANTOS lin. z B. Aires, Santos, Rio dla wyładowania, PAM.

18 lipca:

s/s BUSSARD lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s NORDÖST po węgiel, Speed.